
Dansk resumé:

Den udvidede dødsulykkesstatistik (DUS) i Danmark - Evaluering af pilotprojektet 2010-2012

TØI rapport 1301/2014
Forfattere: Beate Elvebakke, Michael W. J. Sørensen, Terje Assum
Oslo 2012 52 sider

DUS er et billigt tiltag, som var godt planlagt og gennemført på en professionel måde på et tidligt tidspunkt. Projektet har bidraget med nyttig viden for trafik-sikkerhedsarbejdet. Værdien af projektet kan øges med tiden i takt med, at man får flere data.

Baggrund og formål med evaluering

Den udvidede dødsulykkesstatistik (DUS) blev i 2009 etableret som et treårigt pilotprojekt (2010-2012) gennem en bevilling fra Transportministeriet på 16 mio. kr. Det er besluttet at videreføre projektet, foreløbig i 2013 og 2014, men med færre midler (5 mio. kr.).

I forbindelse med etableringen af DUS blev det bestemt, at projektet skulle evalueres efter den treårige pilotprojektperiode. Vejdirektoratet har bedt det norske Transportøkonomisk institutt (TØI) foretage denne evaluering. Denne rapport dokumenterer resultatet af evalueringen.

Det overordnede formål med evalueringen er at vurdere ressourceforbruget i forhold til den forøgede viden om omstændigheder ved dødsulykker. Evalueringen forsøger at svare på følgende spørgsmål:

1. Hvad er produceret, og hvordan fungerer vidensdelingen?
2. Hvad har DUS bidraget med af ny viden om dødsulykker, og hvad er nytteværdien af DUS i forhold til normal ulykkesstatistik og data fra HVU?
3. Hvad kan man lære af de tre første år; hvad fungerer godt, og hvad kan gøres bedre fremover m.h.t. arbejdsrutiner, samarbejde, analyser og rapportering?
4. Af hvem og hvordan er data blevet benyttet internt og eksternt?

Evalueringen er baseret på tre forskellige metodetilgange:

1. *Dokumentstudier* af interne procedurer og hjælpeskemaer samt offentlige dokumenter. Dette omfatter primært fire årsrapporter (inklusive en regional årsrapport) og fire temarapporter, men også DUS-artikler og præsentationer samt brug af materialet i dokumenter fra andre instanser.
2. *Databaseanalyse* af DUS-databasen og gennemgang af 18 tilfældigt udvalgte (ikke offentlige) DUS-rapporter om dødsulykker.
3. *Interview* med 12 nøglepersoner. Dette er personer, som er mere eller mindre direkte involveret i arbejdet med DUS samt personer fra andre fag- eller forskningsmiljøer.

Formål og organisering af DUS

DUS foretager besigtigelse og udvidet analyse af alle dødsulykker i trafikken, og der udarbejdes en ikke offentlig DUS-ulykkesrapport for hver enkelt dødsulykke. Dataene tilføjes også en dødsulykkesdatabase, som tilknyttes eksisterende ulykkesstatistik i www.vejman.dk. En gang årligt udarbejdes en samlet offentlig årsrapport, og det udarbejdes også tværgående temaanalyser med udgangspunkt i dødsulykker fra flere år.

Formålet med DUS er at forbedre viden om, hvorfor ulykkerne sker og får dødelig udgang for bedre at kunne målrette det forebyggende trafikikkerhedsarbejde både, når det gælder kampagner og vejtekniske tiltag.

DUS er styret af en projektgruppe i Vejdirektoratet, som er ansvarlig for procedurer, samarbejde og kommunikation blandt dem, som arbejder med DUS. De er desuden ansvarlige for udarbejdelse af årsrapporter og temaanalyser samt for at samle erfaringer og lignende. Selve ulykkesanalyserne foretages af trafikikkerhedsmedarbejdere ved Vejdirektoratets regionale tjenestesteder sammen med politi og eventuelt en kommunal trafikikkerhedsmedarbejder.

Interne procedurer

DUS har mange detaljerede og tidligt udviklede procedurebeskrivelser, hjælpeskemaer og skabeloner, hvilket har betydet, at DUS-arbejdet hurtigt er blevet relativt effektivt og har fået en relativ ensartet karakter med hensyn til både arbejdsrutiner og rapportering. Samtidig arbejdes der løbende for at forbedre dette gennem supplerende vejledninger og samlinger.

Interne DUS-rapporter og databasen

DUS har i de første tre år foretaget analyse af 595 dødsulykker. For hver af disse ulykker er der skrevet en gennemsnitlig ca. 10 siders lang rapport. Information fra disse rapporter er lagt ind i DUS-databasen.

Som følge af de forskellige brugervejledninger og rapportskabeloner er DUS-rapporterne forholdsvis ensartede. DUS-rapporterne bidrager med supplerende information om ulykkerne. Informationen bliver lettilgængelig og analyserbar i DUS-databasen. Styrken ved at inkludere fundene i DUS-databasen er:

- Mindre ressourcebrug ved dataudtræk og -analyser
- Mulighed for at foretage forskellige krydsanalyser
- Mulighed for sammenligning af udvalgte ulykker med andre ulykker
- DUS-databasen omfatter store mængder data (dybde) om mange ulykker (bredde).

DUS-materialet er allerede nu så omfattende, at det kan bidrage med nyttige data i forskellige både interne og eksterne udrednings- og forskningsprojekter. Denne styrke ved materialet vil øge over tid efterhånden, som man får data om flere og flere dødsulykker.

For at styrke DUS-databasen endnu mere bør følgende overvejes:

- At knyttet risikofaktorer til aktuelt køretøj/trafikanter frem for ulykke
- At nuancere vigtigheden af de forskellige risikofaktorer
- At inkludere flere forskellige/detaljerede risikofaktorer
- At tilføje forslag til tiltag.

Ekstern formidling og produktion

Resultaterne af analyserne er sammenfattet og beskrevet i tre årsrapporter, en regional rapport, fire temaanalyser, fire artikler og 16 præsentationer, hvoraf tre præsentationer er foretaget uden for Danmark. Det vil sige 28 offentlige publikationer eller præsentationer. DUS har en internetside, men oplysningerne her er sparsomme, og internetsiden kan forbedres. Ud over denne egenproduktion kommer eventuelle omtaler i andre ikke DUS-publikationer og i medier.

Arbejdet med DUS resulterer dermed i en omfattende produktions-, publikations- og formidlingsmængde, særlig set på baggrund af de begrænsede ressourcer, som står til rådighed. Et kritikpunkt er imidlertid, at det går lang tid, før årsrapporterne bliver publiceret. Dette kan måske være et resultat af de begrænsede ressourcer.

Som følge af den omfattende formidling er der grund til at tro, at både DUS selv og hovedresultaterne fra DUS er kendt for dem, som arbejder med trafikikkerhed. Det fremkom da også i interviewene, hvor informanterne vurderede, at alle relevante aktører kender til DUS og DUS-resultaterne. En del af informanterne skelner godt nok i begrænset omfang mellem resultater fra DUS og anden statistik, men dette vurderes ikke at være til hinder for brug af materialet.

Årsrapporterne

Der er fremkommet nogle kritiske bemærkninger til især de første årsrapporter, som manglende eksponeringstal og sammenligning med forskningsresultater. Et nyt system som DUS må imidlertid tillades at have et vist omfang af «børnesygdomme» og forbedringsmuligheder. I sammenligning med arbejdet i de norske ulykkesanalysegrupper (UAG) var DUS markant bedre forberedt ved igangsættelse.

Årsrapporterne vurderes at give nyttig ny information om dødsulykkerne, men denne ville have været mere direkte anvendelig, hvis den i større grad blev knyttet op mod eksponeringsdata i form af transportarbejde, udbredelse af udformning og lignende, således at man skelner mellem faktorer, som skyldes eksponering og faktorer, som skyldes højere risiko. Dette er sandsynligvis planlagt udført på et senere tidspunkt, når statistikken kan bygge på et større datasæt.

Hvis man sammenligner med situationen i Norge, har UAG en bredere sammensætning end DUS, og de skal dække kompetenceområderne køretøj, trafikant og vej samt have tilgang til medicinsk kompetence. UAG begrundes ud fra nulvisionen, hvilket også i nogen grad påvirker de analyser, som gennemføres. Det er også, i modsætning til, hvad der er tilfældet i Danmark, et erklæret mål, at UAG skal foreslå trafikikkerhedstiltag baseret på fundene i analyserne. De nationale årsrapporter i Norge er baseret på de regionale rapporter, som også udgives årligt i vejvæsenets fem regioner. Disse rapporter indeholder også forslag til tiltag og har ofte et klart systemperspektiv.

De danske og norske årsrapporter har imidlertid et relativt ensartet format ved, at de opsummerer hovedtrækkene i ulykkesbilledet og medvirkende faktorer til ulykker og skadeomfang, uden at foreslå mulige løsninger. Heller ikke de norske årsrapporter indeholder eksponeringstal eller referencer til forskningslitteratur.

Temaanalyserne

Når det gælder temaanalyserne, konkluderer samtlige rapporter, at adfærdsmæssige forhold er væsentlige ulykkesfaktorer. Som ved årsrapporterne er også disse præget

af, at man i begrænset grad vurderer fundene ud fra eksponeringstal. Sammenligning sker typisk kun med andre dødsulykker og heller ikke med fund fra andre lande.

Alle rapporter baserer sig selvfølgelig på et begrænset talmateriale, og det er derfor ikke muligt med alt for bastante konklusioner eller anbefaling af tiltag. En del af fundene kan alligevel forventes at have en direkte nytteeffekt. For eksempel kan fundet om, at beplantning ofte er ulykkesfaktor i vigepligtsulykker, øge opmærksomheden omkring dette problem, mens fundet om at mange bløde trafikanter dræbes af trafik, som kører med lovlig hastighed, kan fremme gennemgang af fartgrænser i områder med meget gang- og cykeltrafik. På samme måde kan udpegning af visse problematiske trafikantgrupper over tid danne grundlag for tiltag specielt rettet mod disse.

Til sammenligning bruger de norske temaanalyser bevidst et systembaseret sikkerhedssyn og fokuserer i langt større grad på mulige løsninger, givet hvilken type fejl, som faktisk gøres i trafikken. De norske temarapporter benytter også flere referencer til forskning og udenlandske studier, end det er tilfældet i Danmark. De norske analyser forholder sig også mere aktivt til, hvad der er gældende praksis på feltet, og hvordan den kan eller bør ændres for at forebygge ulykkerne.

Datakvalitet, organisation og forbedringspotentiale

Blandt de interviewede informanter var det problem, som hyppigst blev trukket frem, datakvaliteten, og hvorvidt dataindsamlingen var tilstrækkelig kompetent og ensartet. Det har også været et problem, at ikke alle data bliver registreret. Vejdirektoratet ser imidlertid på dette som en kontinuerlig forbedringsproces, og der har været gennemført kurser og diskussioner om forskellig brug af faktorer mellem regionerne. Brug af tablet for at effektivisere registreringen er også noget, som overvejes.

Problemet med registreringer er i nogen grad et ressource- og organisations-spørgsmål. Det er ikke altid muligt at gennemføre inspektionen så hurtigt som ønskeligt, og det er ikke alle i politiet, som har fuldstændig forståelse for den statistiske nytte af dataene. Det er ikke altid at der har været en bilinspektør på ulykkesstedet for at udarbejde en åstedsundersøgelse.

Repræsentanten for kommunerne ønskede at have mulighed for at deltage mere i opfølgingsprocessen for dermed at få mulighed til at lære mere af hver ulykke.

Ny viden og nytteværdi

DUS bidrager med information om ulykkes- og skadesfaktorer for alle dødsulykker. Dette udfylder dermed et hul, som den normale ulykkesstatistik og HVU ikke udfylder.

I sammenligning med den normale ulykkesstatistik supplerer DUS blandt andet med information om ulykkes- og skadesfaktorer, og i sammenligning med HVU supplerer DUS med information om ulykkes- og skadesfaktorer for alle dødsulykker og ikke kun for et udvalg af døds- og andre alvorlige ulykker inden for et valgt tema. DUS muliggør i større grad end HVU generalisering. Sagt med andre ord omfatter den normale ulykkesstatistik bredden, HVU dybden og DUS i nogen grad både bredden og dybden.

DUS har bidraget til:

- Flere og mere pålidelig information om forskellige ulykkes- og skadesfaktorer. Adfærdsmæssige forhold som opmærksomhed, brug af sikkerhedsudstyr samt hastighed før og i ulykken trækkes frem som vigtige faktorer, som er blevet belyst bedre
- Detailkendskab om nogle konkrete og mere snævre temaer, som ikke fanges af normal statistik, for eksempel oversigtsforhold, vejens beskaffenhed og fejlindstilling af spejl
- At identificere og øge viden om nye og ukendte problemområder.

Ved siden af selve dataindsamlingen og øget viden bidrager DUS også til:

- Mere bevidsthed om og fokus på trafiksikkerhedsarbejdet
- Mere samarbejde og vidensdeling
- Lokal information om konkret ulykke.

Intern brug af data

Opsummerende kan vi sige, at internt i Vejdirektoratet anvendes DUS-materialet til:

- At udarbejde årsrapporter og temaanalyser
- Egen oplæring og bedre forståelse af ulykkerne
- Kvalitetssikring af andet statistisk materiale
- Kursus for og oplæring af trafiksikkerhedsmedarbejderne
- Udvælgelse af trafiksikkerhedstiltag og vejstrækninger eller områder, hvor tiltag skal sættes i værk
- Grundlag for forslag om trafiksikkerhedstiltag internt i Vejdirektoratet
- Grundlag for forslag om trafiksikkerhedstiltag over for Transportministeriet
- At pege på områder, som bør analyseres af HVU
- Undtagelsesvist som grundlag for mere konkrete trafiksikkerhedstiltag
- At besvare spørgsmål om trafiksikkerhed fra medier, Transportministeriet, Folketinget og brancheorganisationer.

Derudover blev det også trukket frem, at den mere kvalitative tilgang i DUS, sammenlignet med den normale ulykkesstatistik, kan give mulighed for at se tendenser, som når man ser, at den samme type situation har gentaget sig i flere ulykker efter hinanden og dermed også til at opdage nye risikofaktorer, som ikke vil blive fanget op af standardiserede statistikker.

DUS anses også for at skabe en højere bevidsthed omkring de mest alvorlige ulykker og en bevidsthed om trafiksikkerhedsarbejdet blandt medarbejdere i organisationen, som ikke har dette som sit daglige virkefelt.

Ekstern brug af data

Nogle af de vigtigste eksterne brugere af DUS er politiet, Transportministeriet, Justitsministeriet, medier, Rådet for Sikker Trafik, Færdselssikkerhedskommissionen, DTL og Trafikstyrelsen.

Disse brugere ligger vægt på, at de anvender netop data, som ikke er dækket af den normale ulykkesstatistik, som viden om faste genstande langs vejene, og om trafikantenes adfærd, for eksempel uopmærksomhed og hastighed.

Opsummerende kan vi sige, at eksterne brugere har brugt DUS-materialet til:

- Dokumentation og vidensopbygning
- Argumentation og begrundelse
- Grundlag for prioritering af trafiksikkerhedstiltag
- Grundlag for kampagner
- Grundlag for forskning.

Der findes også nogle få eksempler på helt konkrete anvendelser af DUS-materialet for ulykkesforebyggende arbejde:

- Politiet anvender DUS-data ved udpegning af områder for ATK (automatisk trafikkontrol) hvert år. Politikredsene anvender DUS-materiale, for eksempel ved ændring af fartgrænser
- Kommuner kan ændre vejtekniske forhold lokalt efter konkrete ulykkesbefaringer.

Erfaringer fra Norge er, at materialet som følge af begrænset omfang i de første år kan være vanskeligt at benytte i forbindelse med forskningsprojekter, men at datamaterialet bliver mere og mere relevant, jo flere år der går og jo flere dødsulykker, det omfatter, idet det medfører, at man kan foretage bedre og bedre analyse og analyser af mere og mere snævre temaer.

I Norge fik forskningsmiljøerne for alvor øjerne op for UAG-materialets potentiale efter ca. fire år med dataindsamling. Det er ønskeligt, at eksterne danske fagmiljøer i større grad kan få adgang til dataene på en enkel måde, og at DUS-arbejdet får en endnu mere «ekstern» orientering ud over den «interne».

Konklusion

DUS er et billigt tiltag, som er blevet gennemført uden store organisatoriske ændringer. Gennemføringen var godt planlagt, således at dataregistreringen var professionaliseret fra et tidligt tidspunkt. Det lader ikke til, at der findes store samarbejdsproblemer i projektet. De problemer, projektet har mødt, hænger i hovedsagen sammen med forskelle i prioritering og interesse fra de forskellige deltagende organisationer og den begrænsede ressourcesituation.

Projektet er godt kendt blandt relevante aktører i Danmark, og det hersker stort set enighed om, at informationen, som er fremkommet, er solid og nyttig for trafiksikkerhedsarbejdet. Blandt de fordelene, som fremhæves, er specielt den bedre viden om ulykkes- og skadesfaktorer, større fokus på adfærdsmæssige forhold og bedre information om hastighed ved dødsulykker. Derudover har projektet bidraget med at kvalitetssikre data inden for området generelt, og med en del konkret detaljeret viden, som kan benyttes i det ulykkesforebyggende arbejde.

De behandlede rapporter har god kvalitet, når det gælder præsentation af de faktiske tal, men knytter i begrænset omfang disse op mod eksponering, forskningsresultater eller studier fra andre lande.

DUS har foreløbigt haft størst rolle på et overordnet niveau som for eksempel som baggrund for Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan. Dette er også et udslag af en bevidst politik, idet Vejdirektoratet ikke ønsker at gennemføre tiltag på grundlag af et indtil videre begrænset statistisk materiale.

På nuværende tidspunkt i DUS' historie er det stadigvæk lidt uklart, hvordan man i fremtiden forestiller sig at bruge det fremskaffede materiale. Det betyder, at rapporter og andet materiale kan fremstå mindre fokuseret end ønskeligt. Det er uklart, hvorvidt målet er en hævnning af vidensniveauet generelt eller at udvikle konkrete ulykkesforebyggende tiltag. En del af DUS-rapporterne har således resultater, som kan benyttes som grundlag for konkret ulykkesforebyggende arbejde. Andre har få sådanne resultater, selv om de teoretisk set kunne have været udviklet, hvis man for eksempel havde registreret eller foreslået mulige tiltag, som ville afværge de aktuelle ulykker.

En generel kritik mod dybdestudier eller udvidet statistik er, at det koster meget, og at det ikke giver «mest trafiksikkerhed for pengene». DUS-projektet beløber sig til i alt 21 mio. kr. for fem år, hvilket omtrent svarer til værdien af én trafikdræbt. Det er ikke muligt at sige, hvor mange trafikdræbte den forøgede viden fra fem års DUS-dataindsamling og -analyse kan medvirke til at forhindre, men hvis man har forhindret mindst én trafikdræbt på fem år, kan projektet siges at have været «økonomisk lønsomt».

Norsk sammendrag:**Den utvidete dødsulykkesstatistikk (DUS) i Danmark - Evaluering av pilotprosjektet 2010-2012**

TØI rapport 1301/2014

Forfattere: Beate Elvebakke, Michael W. J. Sørensen, Terje Assum

Oslo 2012 52 sider

DUS er et rimelig tiltak, som var godt planlagt og gjennomført på en profesjonell måte fra et tidlig tidspunkt. Prosjektet har bidratt med nyttig viten for trafikksekkerbetsarbeidet. Verdien av prosjektet kan øke over tid i takt med at man får flere data.

Bakgrunn og formål med evaluering

«Den utvidede dødsulykkesstatistikk» (DUS) ble i 2009 etablert i Danmark som et treårig pilotprosjekt (2010-2012) gjennom en bevilgning fra det danske Transportministeriet på 16 mill. danske kr. Det er besluttet å videreføre prosjektet, foreløpig i 2013 og 2014, men med færre midler (5 mill. danske kr).

Vejdirektoratet har bedt TØI evaluere pilotprosjektet. Formål med evalueringen er å vurdere ressursforbruket i forhold til den økte kunnskapen om dødsulykker.

Evalueringen har forsøkt å svare på følgende spørsmål:

1. Hva er produsert og hvordan fungerer kunnskapsdelingen?
2. Hva har DUS bidratt med av ny kunnskap om dødsulykker, og hva er nytteverdien av DUS i forhold til vanlig ulykkesstatistikk og data fra HVU?
3. Hva kan man lære av de tre første årene, hva fungerer godt og hva kan gjøres bedre fremover mht. arbeidsrutiner, samarbeid, analyser og rapportering?
4. Av hvem og hvordan er data blitt brukt internt og eksternt?

Evalueringen er basert på tre forskjellige metodetilnærminger:

1. *Dokumentstudier* av interne prosedyrer og hjelpeskjemaer samt offentlige dokumenter som årsrapporter, temarapporter og artikler.
2. *Databaseanalyse* av DUS-databasen og analyse av 18 tilfeldig utvalgte (ikke offentlige) DUS-rapporter om dødsulykker.
3. *Intervjuer* med 12 nøkkelpersoner. Dette er personer som er mer eller mindre direkte involvert i arbeidet med DUS, samt personer fra andre fagmiljøer.

Formål og organisering av DUS

Formålet med DUS er å forbedre kunnskapen om hvorfor ulykkene skjer og får dødelig utgang for bedre å kunne målrette trafikksekkerbetsarbeidet.

DUS foretar besiktigelse og utvidet analyse av alle dødsulykker i trafikken i Danmark, og der utarbeides en ulykkesrapport for hver dødsulykke. Dataene tilføres en ulykkesdatabase. Det utarbeides offentlige årsrapport og tverrgående temaanalyser.

DUS er styrt av en prosjektgruppe i Vejdirektoratet, som er ansvarlige for prosedyrer, samarbeid, kommunikasjon samt utarbeidelse av offentlige rapporter. Selve analysene

foretas av trafikksikkerhetsmedarbeidere ved Vejdirektoratets regionale tjenestesteder sammen med politi og eventuelt kommunal trafikksikkerhetsmedarbeider.

DUS har mange, detaljerte og tidlig utviklede prosedyrebeskrivelser, hjelpeskjemaer og maler, noe som har betydd at DUS-arbeidet fort er blitt relativt effektivt og har fått en relativt ensartet karakter med hensyn til både arbeidsrutiner og rapportering.

595 dødsulykker er analysert de første tre årene. For hver av disse er det skrevet en ca. 10 sider lang rapport, og informasjon er tilføyd DUS-databasen.

Som følge av de ulike brukerveiledninger og rapportmaler er de ulike DUS-rapportene forholdsvis ensartet. DUS-rapportene bidrar med mye supplerende informasjon om ulykkene. Dette blir lett tilgjengelig og analyserbart i DUS-databasen.

DUS-materialet er allerede nå så omfattende at det kan bidra med nyttig data i ulike prosjekter. Denne styrken vil øke over tid når man får data om enda flere ulykker.

Formidling og produksjon

Resultatene av analysene er beskrevet i tre årsrapporter, en regional rapport, fire temaanalyser, fire artikler og 16 presentasjoner. DUS har eget nettsted, men opplysningene her er sparsomme og nettstedet kan forbedres.

Arbeidet med DUS resulterer dermed i en omfattende produksjons-, publikasjon- og formidlingsmengde, særlig sett på bakgrunn av de begrensede ressursene som står til rådighet. Et kritikkpunkt er at det går lang tid før årsrapportene blir publisert.

Som følge av den omfattende formidling er det grunn til å tro at DUS og hovedresultatene fra DUS er blitt gjort kjent for dem som arbeider med trafikksikkerhet. Det ble bekreftet i intervjuene.

Rapportene vurderes å gi nyttig ny informasjon om dødsulykkene. Det er fremkommet noen kritiske bemerkninger til især de første rapportene, som manglende eksponeringstall og sammenligning med forskningsresultater. Et slikt nytt system som DUS må imidlertid tillates å ha et visst omfang av «barnesykdommer» og forbedringsmuligheter. I sammenligning med arbeidet i de norske ulykkesanalysegrupper (UAG) var DUS markant mer forberedt ved igangsettelse.

Blant de intervjuede informantene var det problemet som hyppigst ble trukket frem, datakvaliteten, og hvorvidt datainnsamlingen var tilstrekkelig kompetent og ensartet. Det har også vært et problem at ikke alle data blir registrert. Vejdirektoratet ser imidlertid på dette som en kontinuerlig forbedringsprosess. Problemet med registreringen er i noen grad et ressurs- og organisasjonsspørsmål.

Ny viten og nytteverdi

DUS bidrar med informasjon om ulykkes- og skadesfaktorer for alle dødsulykker. Dette utfyller et hull som den vanlige ulykkesstatistikken og HVU ikke fyller. I sammenligning med den vanlige ulykkesstatistikken supplerer DUS blant annet med ytterligere informasjon om ulykkes- og skadesfaktorer og i sammenligning med HVU supplerer DUS med informasjon om ulykkes- og skadesfaktorer for alle dødsulykker.

Intern og ekstern bruk av data

Vejdirektoratet anvender bla. DUS-materialet til å utarbeide årsrapporter og temaanalyser, egen opplæring og bedre forståelse av ulykkene, kvalitetssikring av annet statistisk materiale, grunnlag for forslag og utvelgelse av trafikksikkerhetstiltak

og til å besvare spørsmål fra media, ministerier, Folketinget og bransjeorganisasjoner. DUS anses også å skape en generell høyere bevissthet rundt de alvorligste ulykkene.

Viktige eksterne brukere av DUS er politiet, Transportministeriet, Justisministeriet, media, Rådet for Sikker Trafik, Færdselssikkerhedskommissionen, DTL og Trafikstyrelsen. Disse brukerne legger vekt på at de anvender nettopp data som ikke er dekket av den normale ulykkesstatistikken.

Erfaringer fra Norge er at datamaterialet blir mer og mer relevant for forskningsprosjekter jo flere år som går. Det er derfor ønskelig at eksterne danske fagmiljøer i større grad kan få tilgang til dataene.

Konklusjon

DUS er et rimelig tiltak, som har blitt gjennomført uten store organisatoriske endringer. Prosjektet er godt planlagt og gjennomført. Det finnes ikke store samarbeidsproblemer i prosjektet. De problemer prosjektet har møtt, henger sammen med ulik prioritering og interesse fra ulike deltakere og begrensede ressurser.

Prosjektet er godt kjent blant relevante aktører i Danmark, og det hersker stort sett enighet om at informasjonen som har kommet frem er solid og nyttig. Blant de fordelene som fremheves er spesielt den bedrede kunnskapen om ulykkes- og skadesfaktorer, økt fokus på atferdsmessige forhold og bedre informasjon om hastighet ved dødsulykker. I tillegg har prosjektet bidratt med å kvalitetssikre data innenfor området generelt, og med en del konkret detaljert kunnskap som kan benyttes i ulykkesforebyggende arbeid.

De behandlede rapportene holder god kvalitet når det gjelder presentasjon av de faktiske tallene, men knytter i liten grad disse opp mot eksponering, forskningsresultater eller funn fra andre land.

DUS har foreløpig spilt størst rolle på et overordnet nivå. Det vil si som bakgrunn for prioritering og politikk snarere enn tiltak, som for eksempel Færdselssikkerhedskommissionens nasjonale handlingsplan. Dette er også utslag av en bevisst policy, ettersom Vejdirektoratet verken ønsker å gjennomføre tiltak på grunnlag av et inntil videre begrenset statistisk materiale, eller ønsker å foreslå tiltak som man ikke vet om vil bli gjennomført.

En generell kritikk mot slik utvidet statistikk er at det koster mye, og at det ikke gir «mest trafikksikkerhet for pengene». DUS-prosjektet beløper seg til i alt 21 mill. kr. for fem år, noe som omtrent svarer til kostnaden for én trafikkdrept. Dersom den økte kunnskapen har forhindret minst én trafikkdrept på fem år, kan prosjektet sies å ha vært «økonomisk lønnsomt».