



Lene Herrstedt, civilingeniør, Ph.D.  
Direktør i Trafitec

# Vi har brug for nye uheldsmodeller

Udviklingen i antallet af tilskadekomne i trafikken er gennem de seneste år gået den rigtige vej. Som det ser ud nu, er vi tæt på at opfylde målet i den nationale handlingsplan med 40% reduktion i dræbte og tilskadekomne med udgangspunkt i 2005 frem til 2012.

Denne gode udvikling skulle gerne fortsætte. Men det kræver både handling, viden og adgang til effektive værktøjer hos vejbestyrelserne, rådgiverne, entreprenørerne og de mange andre aktører, der med forskellige indgangsvinkler arbejder på at gøre vejene mere sikre at færdes på.

Den systematiske bekæmpelse af trafikulykker har de sidste 40 år været baseret på udpegning og forbedring af sorte pletter på vejnettet. En sort plet er en lokalitet med relativ høj risiko. Udpegningen af de sorte pletter har været et vigtigt grundlag for prioritering af trafiksikkerhedsarbejder. De nuværende modeller til udpegning af sorte pletter var et effektivt værktøj i mange år – men det er de ikke længere. Modellerne er forældede og utilstrækkelige til dagens behov. Det er der flere grunde til.

De værste sorte pletter er gennem årene udpeget og udbedret. De tilbageværende sorte pletter er blevet grå dvs. den relative risiko er ikke så markant, hvilket indebærer, at sikkerhedseffekten ved at udbedre dem er meget mindre end for år tilbage. Dertil

kommer at de nuværende modeller trænger til en opdatering, men siden kommunalreformen i 2007 har det ikke været muligt at tilvejebringe opdaterede vej- og trafikdata i nødvendigt omfang. Det betyder jo, at der ikke længere kan laves troværdige udpegninger med det nuværende modelværktøj. Vi har i høj grad brug for at tænke nyt og få udviklet nye metoder til brug for prioritering af en fortsat systematisk indsats med at reducere trafikulykker.

Ressourcerne er små i disse krisetider – derfor er det ekstra vigtigt, at vi gør os umage med hensyn til at bruge de sparsomme midler på den mest effektive måde, så vi får mest mulig trafikikkerhed for pengene. Vi skal derfor også undgå at indbygge sikkerhedsproblemer fra starten, når der skal bygges nye anlæg eller ombygges veje og kryds. Til det formål har man brug for et grundlag for at kunne vælge de typer og udformninger af veje og kryds, som bedst muligt kan forebygge trafikulykker og personskader på en omkostningseffektiv måde. De nuværende uheldsmodeller kan ikke bruges til dette formål, og derfor har vi i dag ikke et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for at gøre de rigtige trafikikkerhedsvalg fra starten ved nyanlæg og større ombygninger. Det indebærer en risiko for, at der efterfølgende skal bruges ressourcer på at rette op på tingene.

Vi har i Danmark et akut behov for udvikling af nye uheldsmodeller både til udpegning af risikolokaliteter (sorte pletter) og til valg af vej- og krydstyper ved nyanlæg og ombygninger samt modeller til vurdering af uheldsbesparelse. Vi har den viden, der skal til for at opstille nye brugbare modeller, men datagrundlaget for opstilling af uheldsmodeller i Danmark er ikke godt nok. Det skyldes primært manglen på opdaterede vejdata for kommunale veje. Det bør der gøres noget aktivt ved!

Det er en sektoropgave, som kræver, at staten og kommunerne går sammen om at tage fat på opgaven. Opfordringen er hermed givet – hvem tager ansvaret for at løse opgaven?

Der er et stort behov for at tænke nyt på dette område! Det er derfor meget glædeligt, at vi i dette nummer af Trafik & Veje kan læse flere artikler om nye tanker og initiativer, der peger fremad. Lad os håbe, at det i løbet af en overskuelig fremtid kan resultere i nye uheldsmodeller til gavn for trafikikkerhedsarbejdet frem mod nye mål i 2020. ■