



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 23. september 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-151-0223
Dok.: PLS40017

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 976 (Alm. del), som Folke-
tingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 27. august 2008.

Brian Mikkelsen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 976 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):

”Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra Ingeniøren den 26. august 2008: ”Distræte bilister skyld i halvdelen af alle dødsulykker”.”

Svar:

Ifølge den i spørgsmålet nævnte artikel er der i Norge gennemført en undersøgelse, som viser, at uopmærksomhed på grund af mobiltelefoner, GPS og andet elektronisk udstyr ligger bag langt flere af de alvorlige trafikulykker end hidtil antaget.

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra DTU Transport, som har oplyst følgende:

”De oplysninger om ulykker, der anvendes i artiklen fra Ingeniøren netavis den 26/8 2008, bygger på tal fra det norske vejdirektorat (Statens Vegvesen), der har dybdeanalyseret alle dødsulykker i Norge i det første halvår af 2008.

I opgørelsen angives fire årsager til dødsulykker. Førerfejl/uopmærksomhed vurderes til at være direkte eller medvirkende årsag til 47 % af samtlige dødsulykker. De andre årsager er for høj hastighed (37 %), spirituskørsel (13 %) og manglende erfaring (6 %). DTU Transport forholder sig i udtalelsen primært til andelen af førerfejl/uopmærksomhed.

I artiklen fremgår det bl.a., at ”*I den norske undersøgelse af samtlige dødsulykker i år var distraktionerne en markant faktor... ”I halvdelen af dødsulykkerne mener vi, at bilistfejl i form af uopmærksomhed er den dominerende faktor... ” siger Finn Harald Amundsen fra Statens Vegvesen.*”

Som det fremgår af artiklen, er det DTU Transports vurdering, at distraktion/uopmærksomhed bidrager til en væsentlig andel af trafikulykker. DTU Transport er dog ikke bekendt med beregninger eller opgørelser, hvor uopmærksomhed eller distraktion tilnærmelsesvis udgør 50 %. Typisk angiver opgørelser eller beregninger, at uopmærksomhed og distraktion bidrager til mellem 5 og 20 % af samtlige ulykker. Enkelte undersøgelser peger på omkring 30 %. Men generelt er opgørelser om distraktion og uopmærksomheds medvirken til trafikulykker præget af stor usikkerhed og forskelle i opgørelsesmetoder.

En del af forklaringen på den højere andel i den norske undersøgelse skal sandsynligvis findes i, at man i undersøgelsen kun

opererer med fire årsager. Ud over førerfejl/uopmærksomhed er de tre øvrige årsager, hastighed, manglende erfaring og spirituskørsel, relativt velafgrænsede forhold, mens brugen af førerfejl/uopmærksomhed som årsagsforklaring er langt mere diffus.

Selvom der ikke findes en entydig videnskabelig afgrænsning af distraktion og uopmærksomhed skelner man typisk mellem distraktion i form af handlinger eller aktiviteter, der ikke relaterer sig til køreopgaven, og uopmærksomhed, der dækker over, at opmærksomheden så at sige ”vandrer” væk fra køreopgaven, f.eks. gennem dagdrømmeri eller ”kørselsirrelevante tanker”.

Førerfejl dækker generelt bredt over, at førerens køreevne ikke var optimal i forbindelse med ulykken, f.eks. på grund af træthed, utilstrækkelige følgeafstande eller utilstrækkelig/manglende orientering ved overhalinger eller skifte i vognbanen eller distraktion/uopmærksomhed.

Distraktion og uopmærksomhed er altså typisk kategorier inden for gruppen af førerfejl. Det er imidlertid ikke muligt ud fra den pressemeddelelse, som Statens Vegvesen i forbindelse med opgørelsen har udsendt, at se, hvorvidt førerfejlsrelaterede fænomener som de ovennævnte er indplaceret i undersøgelsen generelt eller relaterer sig til førerfejl/uopmærksomhed specifikt.

Det er DTU Transports vurdering, at en mere specifik inddeling af førerfejl ville betyde, at uopmærksomhed ville være en mindre dominerende årsag. Det skal dog også bemærkes, at artiklen anvender de ovennævnte begreber ganske diffust, hvilket kan give et fejlagtigt indtryk af, at der er tale om samme fænomener.

Rent metodisk er det også uklart, om uopmærksomhed har været årsag til ulykker, hvor dræbte har været involveret som passagerer. Med de relativt få tal, der indgår i undersøgelsen, vil selv få ulykker, hvor to eller flere personer har været involveret, hurtigt kunne bidrage væsentligt til en stigning i den procentvise andel af uopmærksomhedsrelaterede ulykker. Men det modsatte kan naturligvis også være tilfældet.

Dette udelukker dog ikke, at de involverede bilister har været utilstrækkeligt opmærksomme på relevante forhold, der kunne have forhindret ulykken eller begrænset omfanget af tragedien. Men det er DTU Transports opfattelse, at det er vanskeligt ud fra de foreliggende oplysninger fra den norske undersøgelse at angive mobiltelefoner, GPS eller andet elektronisk udstyr og uopmærksomhed som årsager til stigningen i antallet af dødsulykker, eller at fastslå, at mobiltelefoner, GPS, andet elektronisk udstyr og uopmærksomhed skulle ligge bag langt flere ulykker, end man hidtil har regnet med.

Det er dog stadig DTU Transports opfattelse, at distraktion generelt, og i forbindelse med elektronisk udstyr specifikt, er fænomener, der kræver både forskningsmæssig og politisk bevågenhed. F.eks. viser flere udenlandske undersøgelser, at andelen af bilister, der taler i mobiltelefon under kørsel, er støt stigende. Ligeledes er det øvrige udbud af mobilt elektronisk udstyr stigende, hvilket øger risikoen for, at bilister anvender det under kørsel. Dermed er der også en reel risiko for, at andelen af distraktionsrelaterede ulykker vil stige.

Et mere generelt problem er, at antallet af kørselsirrelevante aktiviteter, som bilister potentielt kan foretage sig under kørsel, principielt er ubegrænset og ikke udelukkende relaterer sig til elektronisk udstyr. Eksempler på sådanne aktiviteter er soignering, rygning, læsning og indtagelse af fødevarer.

Dette er en af årsagerne til, at DTU Transport med støtte fra TrygFonden har iværksat en undersøgelse af distraktion og trafikikkerhed. Undersøgelsen indeholder to dele. Den ene del er en systematiseret udredning om den eksisterende videnskabeligt baserede viden om distraktion og trafikikkerhed. Den anden del er en eksperimentel undersøgelse i en køresimulator, der mere specifikt fokuserer på, hvorledes distraktion påvirker køreevnen.

Hensigten med den eksperimentelle undersøgelse er at sammenligne omfanget af distraktion ved forskellige typer af kørselsirrelevante aktiviteter (distraktorer). DTU Transport har endnu ikke besluttet, hvilke distraktorer der konkret skal undersøges, men hensigten er at kunne besvare almene spørgsmål om, hvorvidt mentale belastninger forringer køreevnen mere end motoriske belastninger eller, hvorvidt kompleksiteten af en distraktor har betydning for forringelse af køreevnen.

Gennem undersøgelsen håber DTU Transport at kunne bidrage til at synliggøre, hvilke typer af distraktorer der er problematiske (forringer køreevnen), og hvilke der ikke forringer køreevnen væsentligt, og som derfor ikke umiddelbart udgør et problem for trafikikkerheden. Det anslås, at undersøgelsen er færdiggjort inden for det næste år.”

DTU Transports udtalelse viser efter min opfattelse, at man bør være varsom med at drage konklusioner ud fra den omtalte norske undersøgelse.

Jeg imødeser i øvrigt resultaterne af DTU Transports udredning og eksperimentelle undersøgelser, som jeg vil gennemgå nøje med henblik på at vurdere, om de giver anledning til ændringer eller nye tiltag på området.