

28. oktober 2014
SKN

Hvorfor sker trafikulykkerne – kan vi gøre mere?

En gennemgang af 291 ulykker, der siden 2001 er dybdeanalyseret af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) viser, at vi har valgt de rigtige fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, men også at der stadig er potentiale til at reducere antallet af trafikulykker. Dette belyses gennem tre indlæg fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, HVU, præsenteret af Sven Krarup Nielsen og Henrik Værø:

- *Hvorfor skete ulykkerne? Sammendrag af dybdeundersøgelser siden 2001 inden for 11 forskellige temaer.*
- *De oftest forekommende ulykkes- og skadesfaktorer. Illustreret med 6 eksempler på konkrete anonymiserede ulykker.*
- *Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Anbefalinger fra HVU i forhold til handlingsplanens 10 fokusområder.*

Hvorfor skete ulykkerne?

HVU udgiver på Vejforum en opdatering af notatet "Hvorfor sker ulykkerne" fra 2009 med opsamling af ulykkesfaktorer i alvorlige trafikulykker, som er undersøgt af HVU.

Orienteringsfejl og høj hastighed er hver især medvirkende til op mod halvdelen af de undersøgte ulykker.

Hastigheden kan være for høj i forhold til hastighedsgrænsen, men også i forhold til forholdene, hvis det for eksempel er tåget eller glat. Når man kører for hurtigt i forhold til forholdene, er man typisk i mindre grad bevidst om den risiko, det indebærer, mens for høj fart i forhold til grænsen ofte er udtryk for at føreren accepterer den højere risiko.

Utilstrækkelig orientering optræder nogle gange, fordi man er distraheret af noget, der ikke vedrører kørslen – andre gange fordi andre ting i trafikken tager for meget opmærksomhed. Det kan også være en fodgænger eller cyklist, der ikke får set sig ordentlig for, inden en vej krydses.

Uopmærksomhed, fejlvurdering, forkert reaktion og spirituspåvirkning var ofte også med til at udløse trafikulykkerne. Disse forhold medvirker hver især til mellem en tredjedel og en femtedel af de undersøgte ulykker.

Stort set alle de undersøgte ulykker kunne have været undgået, hvis trafikanterne ikke havde lavet fejl. Ofte er det en kombination af flere faktorer, der udløser ulykken.

Det betyder ikke, at trafiksikkerheden bedst forbedres ved kun at påvirke trafikanterne direkte. Gennem bedre indretning af veje og køretøjer er det ofte muligt at forebygge eller afbøde konsekvenserne af de fejl, trafikanterne laver.

Det er ikke kun trafikanterne, der medvirker til ulykkerne. Fejl ved veje/omgivelser eller ved køretøjerne medvirker til cirka hver tredje af de undersøgte ulykker.

HVU har også set på, hvilke forhold der hyppigst forværrer personskaderne. To af de oftest forekommende forhold er manglende brug af sikkerhedssele og træer i vejkanterne. Manglende selebrug forværrer skaderne i mere end hver femte af de undersøgte ulykker, mens vejtræer, stejle grøfter og anden farlig vejudformning forværrer skaderne i hver fjerde ulykke.

Gennemgangen af ulykkesfaktorerne resulterer i en opdatering af figuren i handlingsplanen over fordelingen af ulykkerne mellem trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer.

De oftest forekommende ulykkes- og skadesfaktorer.

I undersøgelsen vil disse ofte forekommende ulykkesfaktorer blive underbygget med 6 konkrete anonymiserede eksempler fra de temaanalyser, som HVU har gennemført. De konkrete eksempler vil især pege på følgende fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan:

1. For høj hastighed
2. Spiritus, narkotika og medicin
3. Uopmærksomhed
6. Cyklister og knallertførere
7. Unge bilister op til 24 år
10. Ulykker i kryds i åbent land

De konkrete eksempler er:

1. En motorvejsulykke i tæt tåge, hvor bilisten kører med for høj hastighed i forhold til sigtbarheden og uden sele.
2. En ulykke med en ældre bilist, der i et kryds skal ud fra en mindre vej på en større vej og som ikke orienterer sig tilstrækkeligt samt er uopmærksom. Ulykken indtræffer da en bil på den større vej kommer med for høj hastighed og rammer den ældre bilist.
3. En højresvingsulykke med en ligeud kørende cyklist, der bliver ramt af en svingende lastbil, hvor føreren ikke orienterer sig tilstrækkeligt og har dårligt udsyn fra førerpladsen.
4. En motorcykelulykke hvor en bilist på en sidevej fejltolker motorcyklens hastighed. Motorcyklisten dør som følge af grøft udformningen.
5. En landevejsulykke, hvor en bilist kører spirituspåvirket og med alt for høj hastighed.
6. En ulykke med en ung og urutineret bilist, der kører for hurtigt, foretager en forkert manøvre og efterfølgende reagerer forkert.

Ulykkeseksemplerne illustrerer også de dilemmaer, som trafikanterne ofte står over for i komplicerede situationer, f.eks.:

- Skal man køre højre eller venstre om en forhindring?
- Skal man reagere, når et dyr løber over vejen?
- I hvilken rækkefølge skal man orientere sig gennem ruder og spejle?

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Handlingsplanen er snart to år gammel. Der kan godt gøres lidt status på udviklingen og på indsatserne. Herunder vil der blive taget anbefalinger fra tidligere HVU-undersøgelser op. Der er flere gode bud på indsatser, der kan styrkes i fremtiden. Nogle anbefalinger trænger også til en justering og ny formulering.

Præsentationen vil indeholde ti forslag til indsatser:

1. Reduktion af de lovløse og meget høje hastigheder
2. Hjælp til korrekt hastighed ved nedsat sigt
3. Politikontroller i nattelivet
4. Forskning i distraktorer, uopmærksomhed og monoton kørsel i nye biler på gode veje
5. Forskning i lastbilchaufførernes mulighed for at overskue den trafikale situation via bilruder, spejle og kameraer

6. Trafikanter skal lære at orientere sig rigtigt i kryds med vigepligt
7. Cyklister skal lære at svinge til venstre
8. Ældre bilister skal inspireres til gode og sikre kørselsvaner
9. Landevejene skal bygges mere sikre
10. Ny teknologi skal indføres hurtigere og bruges rigtigt

Gennem en fælles indsats fra alle aktørerne på trafiksikkerhedsområdet er vi kommet meget langt med at forebygge trafikulykker. Alene i de 13 år, hvor HVU har eksisteret, er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken mere end halveret.

Også i den fortsatte indsats for at forebygge ulykker er det vigtigt at have fokus på den fælles indsats fra myndigheder og trafikanter, for man kommer ikke trafikanternes "småfejl" til livs kun gennem kommunikationsindsatser og løftede pegefingre. Kun ved at underbygge den direkte påvirkning af trafikanterne og med en fortsat indsats for at skabe trafiksikre veje og udvikle sikre biler med avanceret teknologi kan vi komme langt med at reducere trafikanternes fejl i trafikken og afbøde konsekvenserne af dem.

Konklusionen er at vi kan komme endnu længere ned i antallet af dræbte og tilskadekomne.