



Trafikulykker om natten

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har dybdeanalyseret 27 trafikulykker, der skete om natten på landeveje. Formålet har været at undersøge, hvorfor ulykkerne skete, så arbejdet med at forebygge denne type ulykker kan målrettes yderligere.

Fritid eller arbejde

Natulykkerne kan opdeles i to hovedgrupper: ulykker sket i forbindelse med fritidsrelateret færdsel og med arbejdsrelateret færdsel, hvor trafikanten enten var på arbejde eller på vej til eller fra arbejde.

Fritidsrelateret færdsel

Denne gruppe udgør hovedparten af ulykkerne i undersøgelsen. En stor del af ulykkerne i denne kategori var soloulykker, der skete i vejkurver i weekenden. Trafikanterne var typisk tæt på hjemmet og på vej til eller fra sociale sammenkomster. Ca. halvdelen af fritidstrafikanterne var under 30 år, og resten var mellem 30 og

50 år. Langt de fleste var mænd. Disse ulykker skete ofte på grund af et eller flere af følgende forhold:

- Alkoholpåvirkning
- For høj hastighed
- Utilstrækkelig orientering
- Fejltolkning af vejens forløb eller modparten
- Forkert manøvre/reaktion

Arbejdsrelateret færdsel

Denne gruppe udgør en mindre del af ulykkerne i undersøgelsen. I ulykkerne med arbejdsrelateret kørsel var der oftest flere involverede parter. Ulykkerne skete typisk natten før en hverdag, og flere førere var over 10 km fra deres hjem. Næsten alle var mænd og over 30 år. Disse ulykker skete ofte på grund af et eller flere af følgende forhold:

- Uopmærksomhed og manglende agtpågivenhed
- Søvn og træthed

Om undersøgelsen

I undersøgelsen indgår i alt 27 ulykker, der er sket mellem kl. 22-06 i landzone med mindst én alvorlig tilskadekommen og mindst et motorkøretøj involveret. Undersøgelsen er gennemført med en bevilling fra Puljen for bedre trafikikkerhed fra den politiske aftale i 2009 om "En grøn transportpolitik".

Resultaterne er offentliggjort i oktober 2015 i temarapport nr. 12 Trafikulykker om natten, som kan downloades på havarikommission.dk eller bestilles i trykt form på bsj@vd.dk



Derfor skete ulykkerne

Alkohol var medvirkende i to ud af tre ulykker

Alkoholpåvirkning medvirkede til at forklare, at ca. to ud af tre af de undersøgte natulykker skete. Dette er en stor andel set i forhold til alle de ulykker, Havarikommissionen hidtil har undersøgt, hvor alkohol samlet set kun lå bag ca. en ud af fem af ulykkerne. Der var ofte tale om meget høje promiller på 1 eller derover. Alkoholpåvirkningen var hos ca. en ud af tre af de berusede trafikanter sammenfaldende med sociale konflikter og aggression forud for ulykken. Ophidselsen var med til at påvirke trafikantadfærden, hvad angår opmærksomhed, manøvrering og hastighed.

For høj hastighed i ca. halvdelen af ulykkerne

For høj hastighed medvirkede til, at ca. halvdelen af natulykkerne skete. Heraf blev der i ca. halvdelen af tilfældene kørt for stærkt i forhold til hastighedsgrænsen – ofte med ret høje fartovertrædelser. I den anden halvdel af tilfældene blev der kørt for stærkt forholdene taget i betragtning. I mange ulykker var der både tale om alkoholpåvirkning og for høj hastighed, hvilket medvirkede til, at føreren ikke orienterede sig tilstrækkeligt, fejltolkede vejforløbet forude, ikke kunne styre gennem en kurve eller havde svært at redde sig ud af situationen, da det var ved at gå galt.

Mørke afgørende i fodgængerulykker

I tre ulykker blev berusede fodgængere påkørt. Fodgængerne havde mørkt tøj på og bar ikke reflekser e.l. På grund af mørket havde førerne ikke en chance for at se dem i tide. Det medvirkede dog også til ulykkerne, at fodgængerne fejltolkede afstanden til den anden part eller placerede sig langt ude på vejen, og at nogle førere kørte for stærkt forholdene taget i betragtning.

Uopmærksomhed og træthed

I de ulykker, der skete i forbindelse med arbejdsrelateret kørsel, var der i flere tilfælde tale om, at føreren var uopmærksom eller ikke tilstrækkeligt agtpågivende. Det betød, at føreren ikke fik orienteret sig ordentligt eller kørte for stærkt forholdene taget i betragtning. Det sås også i et par tilfælde, at en lastbilchauffør vendte på et ulovligt sted, så det kom bag på modparten. I et par tilfælde skete ulykken, bl.a. fordi føreren faldt i søvn. I andre tilfælde var der indikationer på, at førerne var trætte, og at det havde en vis betydning for ulykkerne.

Vejtræer og ældre køretøjer forværrer personskaderne

Mange af soloulykkerne skete på ældre landeveje med skarpe kurver, og hvor førerne i flere tilfælde kørte ind i vejtræer eller andre faste genstande, der var for tæt på vejen i forhold til vejtekniske anbefalinger. At trafikanterne generelt kørte i lidt ældre biler end gennemsnitsalderen af den danske bilpark, medvirkede til at forværre personskaderne. Kommissionen har gennemført en delundersøgelse, som viser, at ca. halvdelen af ulykkerne kunne være undgået, hvis førerne havde kørt i en ny bil med det nyeste sikkerhedsudstyr. I yderligere knap en femtedel af ulykkerne ville der have været reduceret personskade.



Anbefalinger

Havarikommissionen anbefaler på baggrund af undersøgelsen følgende:

En skærpet indsats mod kørsel om natten i påvirket tilstand

Forstærket politikontrol på udvalgte landeveje om natten og et lovkrav om alkohol til dømte spiritusbilister. Kommunikationsindsatser især målrettet trafikanternes omgangskreds om at undgå spirituskørsel og kørsel i stærkt sindsoprevet tilstand.

En skærpet indsats mod kørsel om natten med for høj hastighed

Forstærket politikontrol om natten på landevejene og automatiske hastighedskontroller. Øget fokus bl.a. i køreundervisningen på at tilpasse hastigheden efter forholdene.

Tiltag for at forbedre fodgængernes sikkerhed og bilisternes orientering i mørke

Kommunikation om at bruge reflekser og reflekterende tøj. Udvikling af f.eks. overtøj med reflekterende materiale. Udbredelse af avanceret nødbremsesystem med fodgængerdetektor i køretøjerne. Forbedring af bilisternes orientering i mørke gennem bedre afmærkning af kurver og fokus på altid at bruge fjernlys i mørke, når det er muligt uden at blænde.

Tiltag for at forebygge ulykker på grund af kørsel i træet tilstand

Kommunikation om risikoen ved at køre i træet tilstand. Desuden udbredelse af trætheds- og vognbaneskiftealarm i bilerne og rumleriller på vejene. Kommunikation om at være opmærksom, selvom vejene kan virke øde om natten.

Faste genstande tæt på vejen fjernes

Gennemgang af landevejene for at fjerne træer og andre genstande tæt på vejen, især i kurver.

Oplysning om betydningen af sikkerhedsudstyr ved bilkøb

Oplysning om sikkerhedsmæssige fordele ved ESC, der kan forhindre, at en bil kommer i slinger og vælter, samt ved gardin- og sideairbag i forbindelse med køb af brugt bil.