

HASTIGHED OG UOPMÆRKSOMHED ER DE VÆSENTLIGSTE FAKTORER I DØDSULYKKER

Civ. ing. Mette Fynbo, Sikkerhedsafdelingen, Vejdirektoratet, mfy@vd.dk

Vejdirektoratet har med hjælp fra Trafitec udarbejdet den første årsrapport om dødsulykker fra projektet med udvidet dødsulykkesstatistik (DUS).

Projektet, som er finansieret af den grønne transportpulje, har givet os væsentligt bedre og ny viden om dødsulykkerne. Et udvidet samarbejde mellem politikredsene, bilinspektørerne, Vejdirektoratet og kommunerne har gjort det muligt at indsamle flere og bedre oplysninger om dødsulykkerne på vejene. Og resultatet er nu udgivet i form af en årsrapport over dødsulykker fra 2010.

Artiklen beskriver de vigtigste resultater fra årsrapporten. Årsrapporten indeholder generelle analyser vedr. køn, alder m.m. samt 5 temaanalyser.

10 selvmord og 16 døde før ulykken

For første gang har vi nu fået mere eksakt viden om, hvor mange selvmord vi årligt har på vejene. I forbindelse med den grundigere indsamling af viden om dødsulykkerne har vi fået væsentligt bedre information om antallet af selvmord samt om personer, der døde før ulykken, så ulykken faktisk er et resultat af dødsfaldet. Disse oplysninger indgår pr. definition ikke i den almindelige statistik som dødsulykker, medmindre andre er døde. Det drejer sig om 10 ulykker med selvmord og 16 ulykker, hvor personen døde før ulykken.

Generelle analyser

I 2010 blev 255 personer dræbt i 231 ulykker på de danske veje (heri er ikke medtaget de ovennævnte 10 selvmord og 16 ulykker, hvor føreren døde før ulykken). Dette er historisk lavt. Man skal helt tilbage til 1934 for at finde et tilsvarende lavt tal, når der ses bort fra årene under krigen.

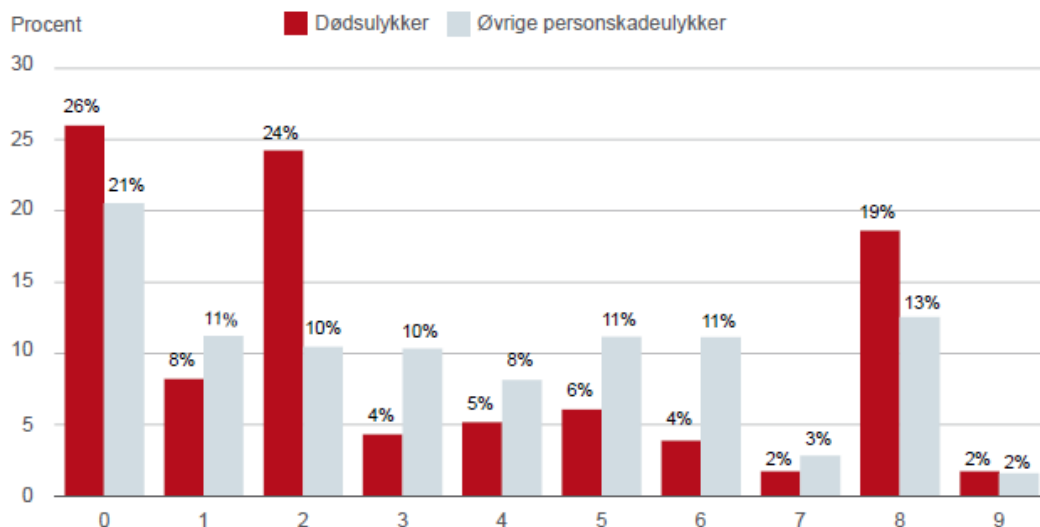
Hvor sker ulykkerne

167 dødsulykker sker på kommunevej svarende til 72 %. 67 % af dødsulykkerne sker i landzone, selvom kun 40 % af de øvrige ulykker med personskade sker på landet. 118 ulykker sker på veje med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, hvilket svarer til halvdelen af ulykkerne.

Typiske ulykkesituationer

Halvdelen af dødsulykkerne er eneulykker, som udgør 26 % og mødeulykker, som udgør 24 %. Disse ulykker sker primært på landet. Især mødeulykker kan være meget alvorlige på grund af de fysiske kræfter, som er på spil, når to køretøjer med høj hastighed støder sammen. Også eneulykker bliver alvorlige, når faste genstande langs vejen bliver ramt med høj hastighed. 19 % af dødsulykkerne er ulykker med fodgængere. Det er den tredje hyppigste ulykkestype. Dødsulykker med fodgængere sker oftest i byzone.





Dødsulykker og øvrige personskadeulykker 2010 fordelt efter hovedsituation. Kilde:vejman.dk

Hovedsituation

Ulykker er inddelt i 10 hovedsituationer, der karakteriseres som følger:

0 Eneulykke

1 Ulykke mellem ligeudkørende samme kurs

2 Ulykke mellem ligeudkørende modsat kurs

3 Ulykke med svingning samme kurs

4 Ulykke med svingning modsat kurs

5 Krydsulykke uden svingning

6 Krydsulykke med svingning fra hver sin vej

7 Ulykke med parkeret køretøj

8 Ulykke med fodgængere

9 Ulykke med genstande, dyr og lignende

Vejens beskaffenhed

Vejens forløb og vedligeholdelsestilstand samt afmærkningssynlighed, forståelighed og vedligeholdelsestilstand er hver for sig skønnet at være utilstrækkelig, utydelig eller uforståelig i 2-10 % af dødsulykkerne. I 25 % af dødsulykkerne i kryds er oversigtsforholdene skønnet utilstrækkelige for sidevejstrafikanterne, mens oversigten er vurderet utilstrækkelig i 7 % af strækningsulykkerne.

Elementer

Personbiler er involveret i 75 % af dødsulykkerne. Tunge køretøjer som lastbiler og busser og traktorer er involveret i en større andel af dødsulykkerne, end de er i øvrige personskadeulykker.

Fordeling på alder og køn

170 ud af 255 af de dræbte er mænd, hvilket svarer til to tredjedele. Der er især mange unge mænd i alderen 15-24 år blandt de dræbte, men også en del ældre personer. 9 af de dræbte er under 15 år, mens 43 af de dræbte er 75 år eller ældre.

Alder	Kvinde			Mand			I alt
	Dræbt	Tilskadekommen	Uskadt	Dræbt	Tilskadekommen	Uskadt	
0-6 år	1	0	0	0	2	0	3
7-14 år	5	8	0	3	4	0	20
15-17 år	3	3	0	5	7	2	20
18-19 år	3	3	0	12	9	3	30
20-24 år	5	12	2	22	18	13	72
25-34 år	10	6	3	21	13	21	74
35-44 år	8	8	4	18	12	29	79
45-54 år	9	11	14	37	8	27	106
55-64 år	6	9	4	20	7	23	69
65-74 år	12	5	2	12	5	6	42
75- år	23	3	2	20	8	4	60
I alt	85	68	31	170	93	128	575

Personer i dødsulykker 2010 fordelt efter alder, køn og personskaade. Kilde: vejman.dk

Sprit, medicin og narko

Sprit, medicin og/eller narko er en ulykkesfaktor i 57 ulykker. I 25 % af dødsulykkerne har en eller flere af trafikanterne altså været påvirket i en sådan grad, at tilstanden vurderes at have medvirket til ulykkens opståen.

Ulykkes- og skadesfaktorer

I forbindelse med den udvidede registrering af data vedr. dødsulykker er det forsøgt at vurdere ulykkes- og skadesfaktorer. Ulykkesfaktorerne fortæller, hvad der vurderes at have haft afgørende betydning for ulykkens opståen. Hvis en ulykkesfaktor ikke havde været til stede under en ulykke, ville ulykken ikke være sket. Skadesfaktorer er forhold, der vurderes at have haft afgørende betydning for personskadernes omfang.

I størstedelen af ulykkerne optræder mere end 1 ulykkesfaktor, hvilket vil sige, at der er flere forhold, der gør sig gældende ved ulykkens opståen. Dette kan illustreres ved de ulykker, hvortil der er knyttet en hastighedsfaktor også er tilknyttet andre faktorer fx chancebetonet kørsel og påvirket tilstand. Ved at fjerne ét af disse problemer vurderes det, at ulykken kan forebygges.

95 % af dødsulykkerne har mindst én ulykkesfaktor knyttet til en trafikant. 215 ulykker kunne således være undgået, hvis trafikanten havde handlet anderledes og overholdt færdselsloven især med hensyn til opmærksomhed, orientering, hastighed og indtagelse af spiritus.

Den hyppigste ulykkesfaktor var for høj hastighed

For første gang er køretøjernes hastigheder beregnet for alle dødsulykker. Trafikanternes start- og kollisionshastighed i forbindelse med ulykken er beregnet via modelsimulering ud fra skadernes karakter, de afsatte spor på ulykkesstedet m.v. Starthastighed er hastigheden før ulykken, mens kollisionshastigheden er hastigheden i selve kollisionøjeblikket.

I 99 af dødsulykkerne svarende til 44 % er for høj hastighed en ulykkesfaktor, ofte i forbindelse med overskridelse af hastighedsgrænsen. I lidt færre ulykker er hastigheden for høj i forhold til forholdene (vejudformning, sigt, føre og vejr) eller for høj i forhold til førerens køremanøvre (fx ved svingning).

Desuden er for høj hastighed også en skadesfaktor i nogle ulykker. Samlet set er for høj hastighed en faktor i 56 % af ulykkerne.

Manglende opmærksomhed er næsten lige så hyppig

98 dødsulykker svarende til 43 % har manglende opmærksomhed tilknyttet som ulykkesfaktor. Manglende opmærksomhed kan fx være helt fraværende opmærksomhed (faldet i søvn), manglende opmærksomhed på trafikale opgaver (distraction pga. mobil, passagerer, GPS m.m.), og manglende opmærksomhed mod det rette i den trafikale situation. Fx kan trafikanten have al sin opmærksomhed rettet mod biltrafikken og derved overse en cyklist.

Faste genstande i 1/3 af ulykkerne

Skilttestandere og lysmaster er næst efter træer den hyppigste faste genstand, der bliver ramt, når en fast genstand optræder som skadesfaktor. En fast genstand forværrer skaderne i 38 ulykker. Derudover optræder en del autoværn som fast genstand, men oftest forværrer skaderne ikke ved påkørsel.

Typen af faste genstande er beskrevet nærmere i den enkelte ulykke, og placeringen er registreret ved opmåling af genstandens afstand til kørebane kanten. Hovedparten (79 %) af de faste genstande, der bliver ramt, står inden for 5 meter fra kørebane kanten.

Mange førere har kørt for hurtigt i dødsulykker med faste genstande. Modellsimuleringer af ulykkerne viser, at 62 % kunne være undgået og i yderligere 9 % ville skadernes omfang have været mindre, hvis førerne ikke havde kørt for hurtigt.



Hver fjerde dødsulykke sker i en kurve

Afmærkningen er et af problemerne i kurveulykkerne. Det vurderes, at 20 % af førere i kurveulykker havde en utilstrækkelig forståelse af afmærkningen. U hensigtsmæssigt design af trafikmiljøet, for høje hastigheder, chancebetonet adfærd og påvirkede førere er de væsentligste faktorer ved kurveulykkernes opståen.

Rapporten kan downloades fra www.vejdirektoratet.dk under digitale publikationer eller fås ved henvendelse til Jeanette Høigaard Olesen jeho@vd.dk.