



**Havarikommissionen
for vejtrafikulykker**

Pressemeddelelse



For høj hastighed og uopmærksomhed blandt de hyppigste ulykkesårsager

For høj hastighed var især en ulykkesårsag for mænd og især unge mænd, men når det gælder uopmærksomhed, så var mænd og kvinder lige gode om det. Det viser en ny tværanalyse af 270 ulykker fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

For høj hastighed i næsten hver anden ulykke – uopmærksomhed i over hver tredje
At køre for stærkt og være uopmærksom under kørslen er nogle af de hyppigste forhold, der medvirker til alvorlige ulykker. Det er et klart resultat af den nye undersøgelse fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, hvor der er set på tværs af 270 alvorlige ulykker, som kommissionen har dybdeanalyseret: I op mod halvdelen af de undersøgte ulykker medvirkede for høj hastighed til, at ulykkerne skete, eller at personskaderne blev alvorligere. For uopmærksomhed var det tilfældet i over hver tredje af de undersøgte ulykker. Ofte medvirkede flere forhold til, at en ulykke skete – der var sjældent kun en enkelt årsag, men når man ser samlet på alle de forhold, der medvirkede til de 270 ulykker, så var for høj hastighed og uopmærksomhed blandt de hyppigste.

"Der er alt for mange, som ikke tager det at køre bil alvorligt. De kører for stærkt, de kører hensynsløst – og de kører uden at være opmærksomme på kørslen. Havarikommissionens nye undersøgelse viser ikke blot, at hastighed og uopmærksomhed i trafikken fører til trafikulykker. Den uddyber også årsagerne til ulykkerne og gør os klogere på nuancerne i statistikkerne ved at inddrage køns-, alders- og stedsbestemmelser i trafikken. Det er interessant læsning, som jeg vil tage med mig i mit videre arbejde med at forbedre trafikikkerheden herhjemme," siger transportminister Benny Engelbrecht.

Hastighedsoverskridelser var 4 gange så ofte ulykkesårsag for mænd som for kvinder
Overskridelser af hastighedsgrænsen var for 16% af mændene i undersøgelsen medvirkende til, at ulykken skete. For kvinderne var det kun tilfældet for 4%. Hvis man ser på det at køre for hurtigt i forhold til forholdene (i forhold til f.eks. vejforhold, lys, trafik, vejforløb m.v.), så var der ikke så stor forskel mellem kønnene. For 5% af mændene i

undersøgelsen skyldtes ulykken, at de kørte for stærkt i forhold til forholdene, mens det gjaldt for 3% af kvinderne.

Overskridelser af hastighedsgrænsen aftog med alderen som medvirkende årsag til ulykken

Med alderen blev det mindre og mindre hyppigt, at det var hastighedsoverskridelser, der medvirkede til ulykken: For 30 % af undersøgelsens unge mellem 18 og 24 år var deres hastighedsoverskridelse medvirkende til, at ulykken skete. For trafikanter over 35 år gjaldt det kun for ca. 10 % eller derunder.

For høj hastighed var et betydeligt problem både i by og på land

I op mod en tredjedel af ulykkerne i byzone var for høj hastighed medvirkende til, at ulykkerne skete, eller at personskaderne blev alvorligere. Det var således et betydeligt problem i lighed med landzone, hvor det medvirkede til ca. halvdelen af ulykkerne og skaderne.

”Bilisterne føler sig trygge på de lange lige landeveje, og det kan få dem til at køre for stærkt i forhold til hastighedsgrænsen. Men tværanalysen viser, at for høj hastighed ikke udelukkende var et problem i landzone. Så der er bestemt også grund til at have fokus på for høje hastigheder i byerne,” siger formand for Havarikommissionen Rikke Rysgaard.

Uopmærksomhed var et lige så stort problem for kvinder som for mænd

Uopmærksomhed var i næsten samme omfang medvirkende til ulykker for mænd og kvinder i undersøgelsen. Uopmærksomhed optrådte på mange forskellige måder. Der var situationer, hvor trafikanterne var distraheret af noget, der ikke havde med kørslen at gøre – enten inde i eller uden for bilen - eller hvor trafikanten faldt i staver og ikke holdt øje med trafikken forude (f.eks. ved kørsel på en ensformig strækning i lang tid).

Der var også situationer, hvor trafikanten var for optaget af noget i trafikken, så andre vigtigere forhold blev overset. F.eks. en svingende bilist, der fokuserede på andre biler og derfor overså en fodgænger. Denne sidste form for uopmærksomhed var lidt hyppigere medvirkende til ulykken for mænds vedkommende end for kvinders.

Distraction sås oftest som medvirkende årsag i ulykker med trafikanter under 25 år

Distraction var oftest medvirkende til ulykker med de yngre (trafikanter under 25 år) i undersøgelsen, og påvirkning fra passagerer og ledsagere sås næsten udelukkende hos børn og unge under 20 år. Hos de øvrige aldersgrupper var uopmærksomhed en ulykkesårsag i nogenlunde samme omfang.

Flere resultater fra undersøgelsen kan ses på [havarikommission.dk](http://www.hvu.dk) (<http://www.hvu.dk/DA/temaer/hvorfor/Sider/default.aspx>)

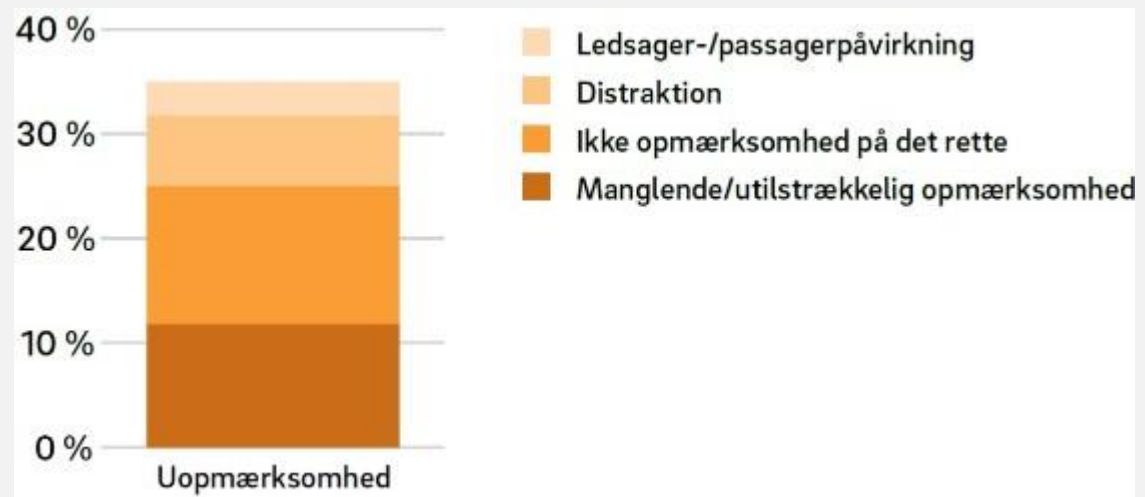
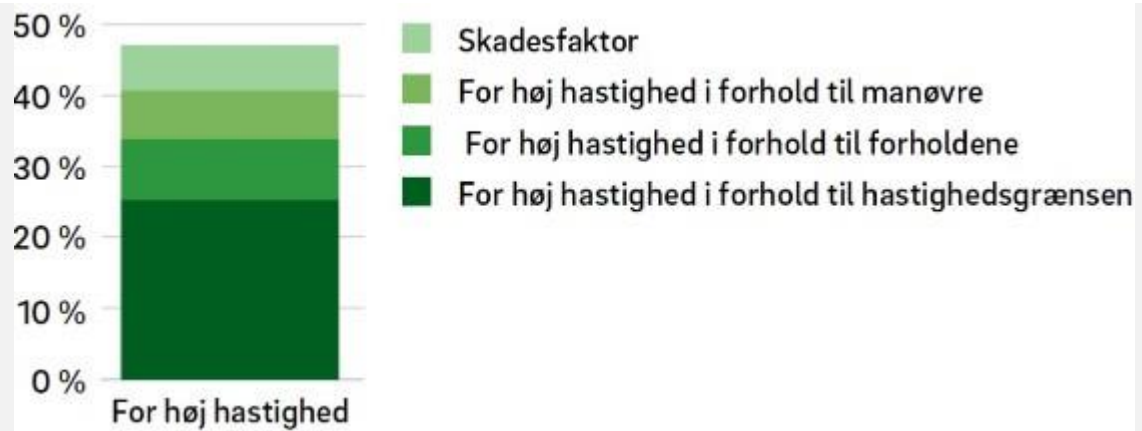
Mere information

Rikke Rysgaard, formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, på tlf. 72 44 32 04 eller rikr@vd.dk.

René Juhl Hollen, næstformand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, på tlf. 72 44 20 47 eller rhp@vd.dk

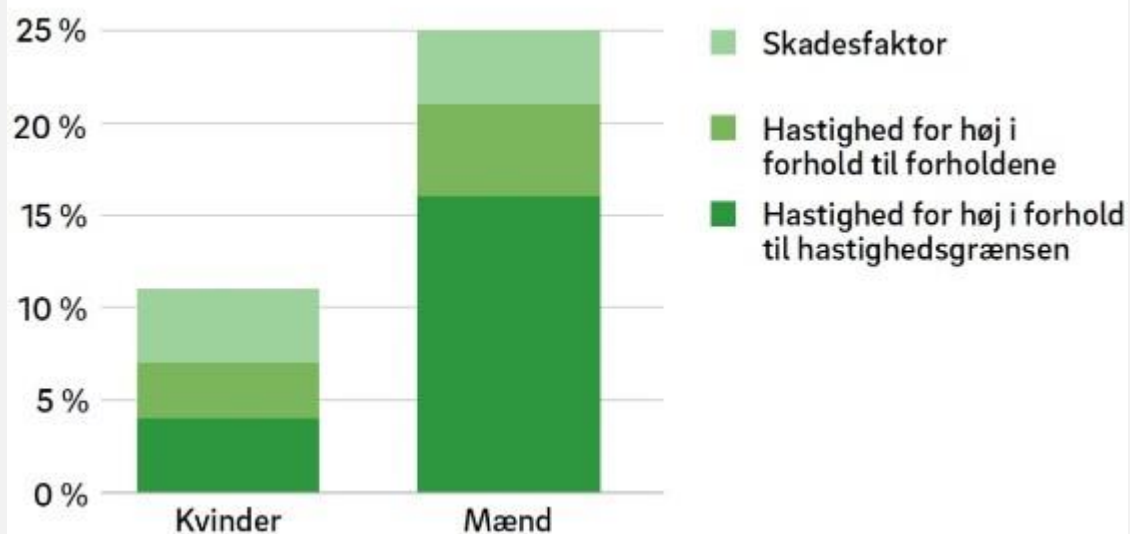
Sofie Amalie Rasmussen, pressemedarbejder, Transport- og Boligministeriet, telefon: 7226 7198 eller sar@trm.dk.

For høj hastighed i næsten hver anden ulykke – uopmærksomhed i over hver tredje



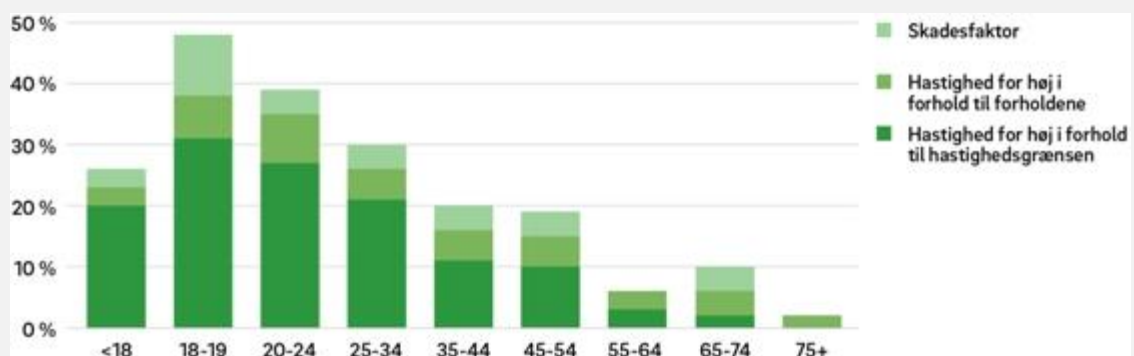
Andel i % af de 270 ulykker, hvor de to trafikantfaktorer medvirkede til, at ulykken skete, eller skaderne blev alvorligere. For høj hastighed var ulykkesfaktor i 41 % af de 270 ulykker og skadesfaktor i 6%. Uopmærksomhed var ulykkesfaktor i 34 % af de 270 ulykker.

Hastighedsoverskridelser var 4 gange så ofte ulykkesårsag for mænd som for kvinder



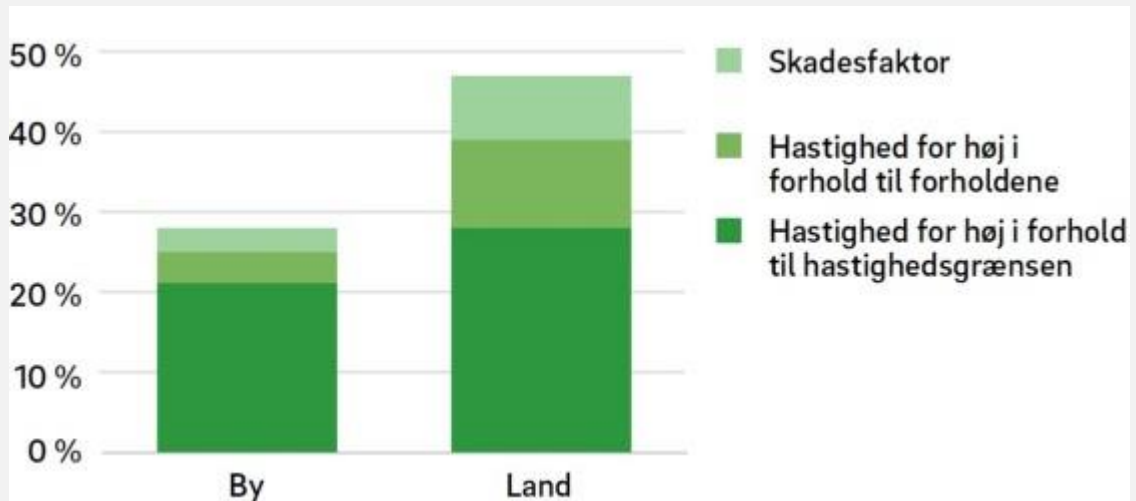
Figuren viser for henholdsvis alle mænd og alle kvinder, i hvilket omfang (procent af alle mænd/kvinder i undersøgelsen) deres for høje hastighed var medvirkende til, at ulykken skete, eller at personskaderne i ulykken blev forværret. Omkring hver fjerde mand i undersøgelsen medvirkede til ulykken eller til personskader ved at køre for hurtigt, mens det kun var tilfældet for omkring hver niende kvinde.

Overskridelser af hastighedsgrænsen aftog med alderen som medvirkende årsag til ulykken



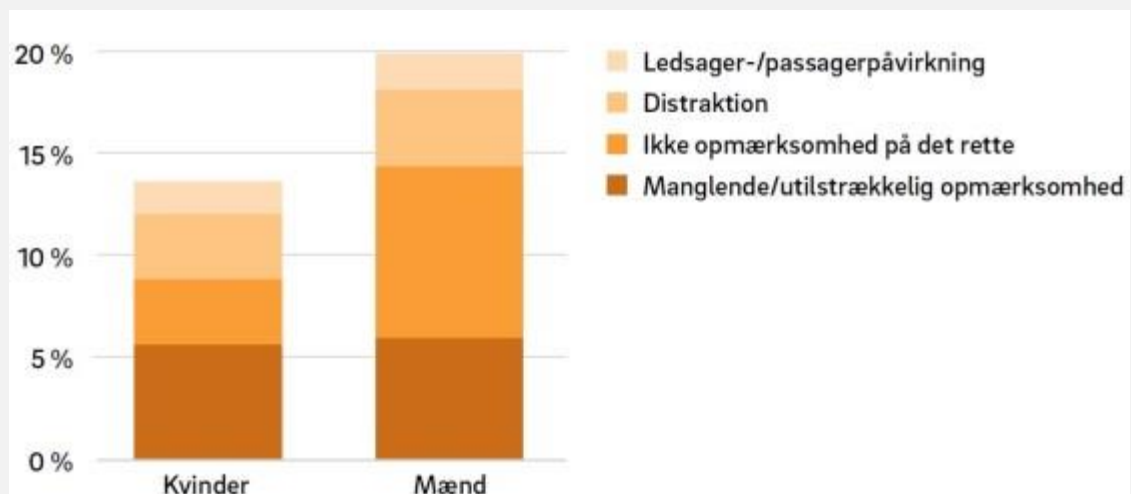
Med alderen blev det mindre og mindre hyppigt, at det var hastighedsoverskridelser, der medvirkede til ulykken: For 30 % af undersøgelsens unge mellem 18 og 24 år var deres hastighedsoverskridelse medvirkende til, at ulykken skete. For trafikanter over 35 år gjaldt det kun for ca. 10 % eller derunder.

For høj hastighed var en væsentlig ulykkesfaktor både i by og på land



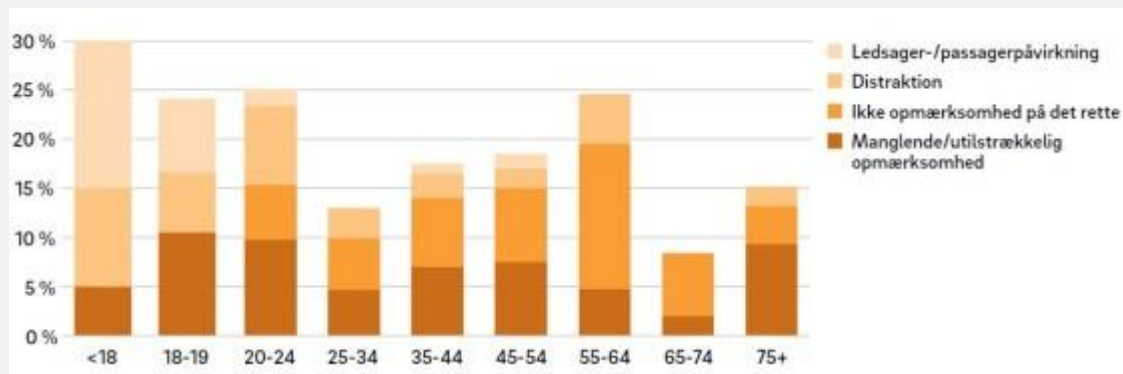
I procent af undersøgelsens i ulykker i henholdsvis by- og landzone er angivet, i hvilket omfang for høj hastighed var medvirkende til, at ulykken skete, eller skaderne blev forværret. For høj hastighed var oftere medvirkende til ulykker/skader ved kørsel i landzone, men for høj hastighed - særligt overskridelser af hastighedsgrænsen - var også en hyppig ulykkesfaktor i byzone.

Mindre kønsforskel, når det gælder uopmærksomhed



Figuren viser for henholdsvis alle mænd og alle kvinder i undersøgelsen, i hvilket omfang (procent af alle mænd/kvinder i undersøgelsen) deres uopmærksomhed var medvirkende til, at ulykken skete. De fleste former for uopmærksomhed optrådte i næsten samme omfang som medvirkende til ulykker for mænd og kvinder i undersøgelsen. For mænd, skete ulykken lidt oftere, fordi de ikke rettede opmærksomheden mod det rette. Det vil sige, at de havde opmærksomhed rettet mod trafikken, men overså andre relevante forhold i trafikken.

Distraction sås oftest som medvirkende årsag til ulykker med trafikanter under 25 år



Figuren viser for hver aldersgruppe i undersøgelsen, i hvilket omfang (procent af alle undersøgelsens trafikanter i aldersgruppen) deres uopmærksomhed var medvirkende til, at ulykken skete.

Distraction var oftest medvirkende til ulykker med de yngre (trafikanter under 25 år) i undersøgelsen, og påvirkning fra passagerer og ledsagere sås næsten udelukkende hos børn og unge under 20 år. Hos de øvrige aldersgrupper var uopmærksomhed en ulykkesårsag i nogenlunde samme omfang.

Formål med tværanalysen

At bidrage med viden om, hvorfor trafikulykker sker, så arbejdet med at forebygge trafikulykker kan ske på så godt et grundlag som muligt.

Havarikommissionens undersøgelser er kvalitative

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker gennemfører undersøgelser af alvorlige trafikulykker med fokus på forskellige temaer, f.eks. motorcykelulykker eller landevejsulykker. Der er tale om kvalitative analyser med omfattende undersøgelser og dybdeanalyse af ca. 25-30 alvorlige ulykker pr. tema. F.eks. interviewes alle de implicerede parter af en psykolog, køretøjer og spor efter ulykken undersøges af en bilinspektør, vejforhold undersøges af en vejingeniør, personskader analyseres af en læge og en politimand bidrager med bl.a. færdselsmæssige vurderinger og lovgrundlag. Kommissionens temaundersøgelser er kvalitative og har ikke som formål at tilvejebringe statistisk materiale om ulykker i Danmark.

Undersøgelsens grundlag og begrænsninger

Tværanalysen bygger på 270 dybdeanalyserede ulykker fra 10 forskellige temaundersøgelser. De 270 ulykker er sammenlignet med den landsdækkende ulykkesstatistik på en række parametre som f.eks. ulykkesituation, trafikanttyper, og trafikantaldere. Der er på mange punkter god overensstemmelse. Da ulykkerne samtidig udgør en vis volumen med over 500 involverede trafikanter, så forventes det, at de generelle træk, der tegner sig på tværs af ulykkerne, kan være nyttige i arbejdet med at forebygge trafikulykker.

Undersøgelsens resultater skal dog ses i lyset af, at der ikke er tale om statistik, og at den

bygger på undersøgelser foretaget over ca. 10 år, hvor der løbende er sket en udvikling af køretøjer, veje, trafik samt trafikantadfærd.

Ulykkes- og skadesfaktor - definition

En ulykkesfaktor har afgørende betydning for, at en ulykke sker
Der er ofte flere ulykkesfaktorer, som medvirker til en ulykke.

Eksempel:

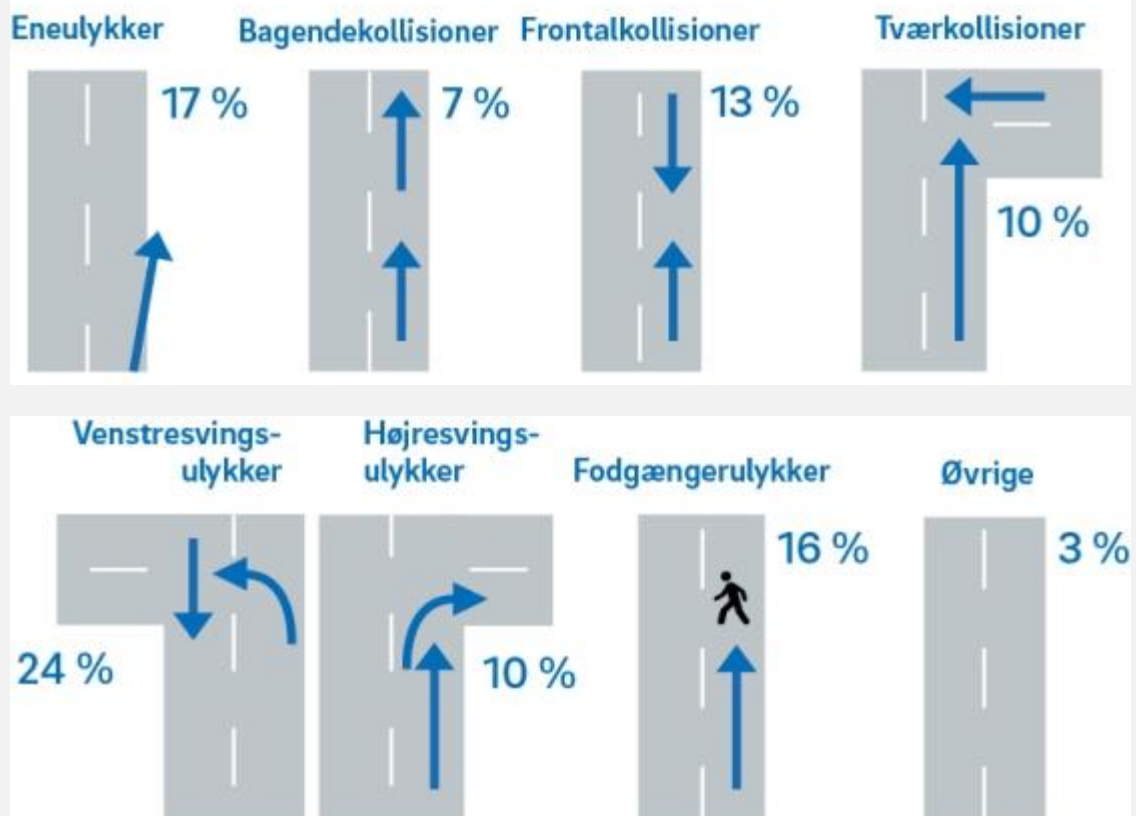
En bilist er uopmærksom og ser sig ikke tilstrækkeligt for i et kryds, hvor han har vigepligt. Han kører frem, selvom en bilist på den overordnede vej er ret tæt på. Bilisten på den overordnede vej har travlt og kører for hurtigt i forhold til hastighedsgrænsen, så han ikke kan nå at standse inden kollisionen.

Ulykkesfaktorer i eksemplet

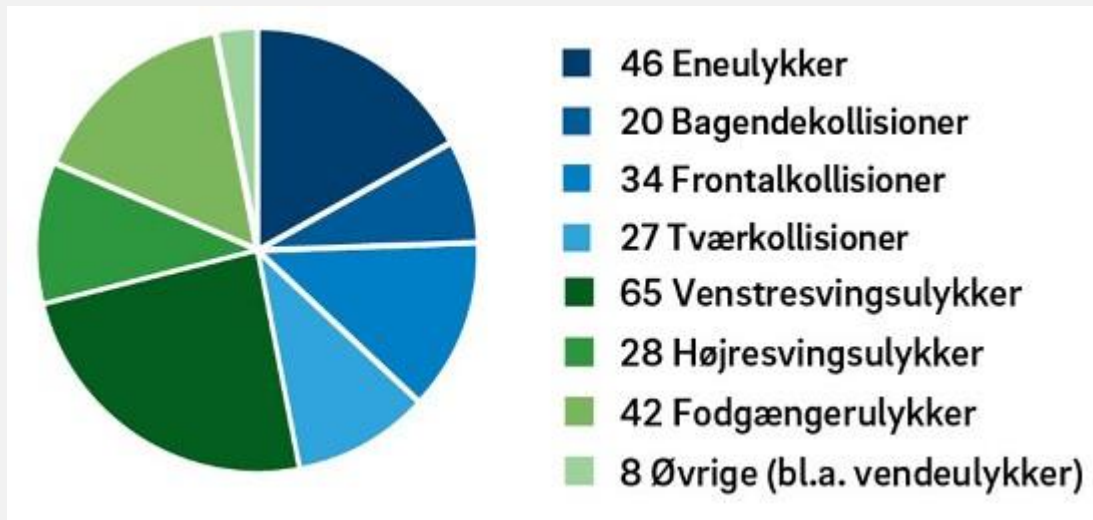
- "Utilstrækkelig orientering i kryds", som forklares af faktoren "uopmærksomhed"
 - "For høj hastighed i forhold til hastighedsgrænsen", som forklares af faktoren "travlhed".
- Hvis blot én af faktorerne ikke havde været til stede, så var ulykken ikke sket.

En skadesfaktor forværrer personskaderne, men har ikke betydning for, om ulykken sker. Et eksempel er manglende selebrug.

De 270 ulykkes fordelt på ulykkesituationer



Figuren nedenfor viser antal ulykker pr. ulykkesituation



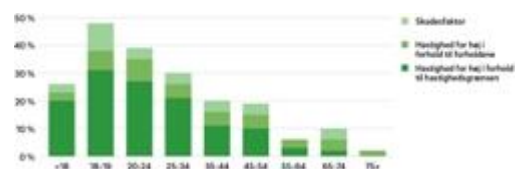
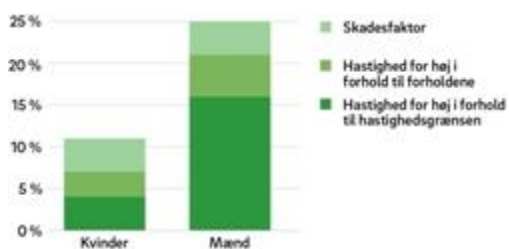
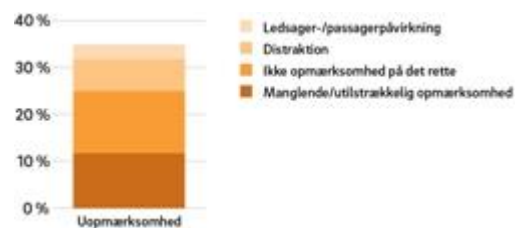
Billederne nedenfor linker til et foto i tiff-format. Kan bruges frit, hvis følgende indsættes i billedteksten:

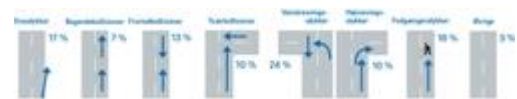
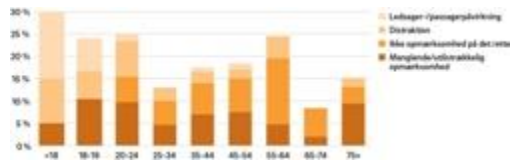
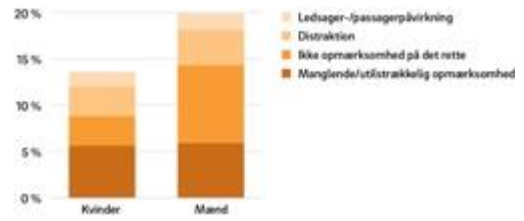
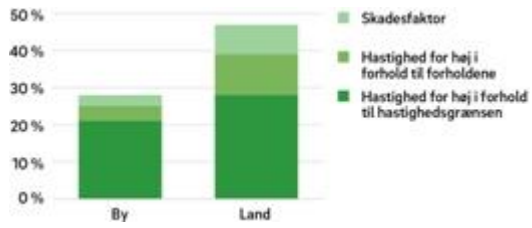
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, fotograf Christoffer Askman.





De små figurer nedenfor linker til figurene i høj opløsning i jpg format. Figureerne kan bruges frit.





[Klik her for at framelde dig vores nyhedsbrev](#)