



**Havarikommissionen
for vejtrafikulykker**

Pressemeddelelse



Ny undersøgelse af frontalkollisioner: Det kan gå galt på et splitsekund

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har undersøgt 28 alvorlige ulykker med frontalkollisioner på landeveje. Undersøgelsen viser, at ulykkerne i de fleste tilfælde ikke ville være sket, hvis trafikanterne havde været opmærksomme, veludhvilede og uden påvirkning af rusmidler. Op mod 70 procent af ulykkerne kunne sandsynligvis have været undgået, hvis trafikanten havde haft en bil med vognbaneassistent, og op mod 40 procent kunne muligvis have været undgået, hvis landevejene havde haft rumleriller i midten.

Umiddelbart er det en smal sag at køre på landevejenes lange, lige strækninger. De færreste tænker nok på, at en modkørende i løbet af et splitsekund kan køre over midterlinjen, eller at de selv ved blot få sekunders uopmærksomhed kan havne i den modgående vognbane. Og når det sker, går det ofte rigtig galt, for når man kører med landevejshastighed, bliver kollisionerne meget voldsomme.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har undersøgt 28 alvorlige frontalkollisioner på landeveje, og undersøgelsen viser, at flere af ulykkerne kunne være forhindret. Ulykkerne, hvor 17 mistede livet og 13 kom alvorligt til skade, skete i perioden september 2020 til november 2021.

"Frontalkollisioner er en af de ulykkestyper, der koster flest liv på de danske veje, og det er et væsentligt indsatsområde i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan at forebygge dem. Med vores nye undersøgelse kan vi forhåbentlig bidrage til, at flere af disse alvorlige ulykker kan undgås," siger Rikke Rysgaard, formand for Havarikommissionen.

Uopmærksomhed, træthed eller søvn medvirkede til over halvdelen af ulykkerne

I langt de fleste af undersøgelsens frontalkollisioner kom en fører uforvarende over i den modgående vognbane. I mere end halvdelen af tilfældene skete det, fordi de sad i deres egne tanker eller var distraherede og i nogle tilfælde også var trætte eller faldt kortvarigt i søvn. Ingen førere havde kørt i lang tid forud for ulykken, højst halvanden time. De fleste ulykker skete på hverdage i dagtimerne.

Påvirkning medvirkede til cirka en fjerdedel af ulykkerne

I cirka en fjerdedel af ulykkerne kom førerne til at køre over i den modgående vognbane, fordi de var påvirkede af narko, medicin eller alkohol. I de fleste af disse tilfælde var der indikationer på, at førerne havde et misbrugsproblem.

I knap en femtedel af ulykkerne mistede en fører herredømmet

I knap en femtedel af ulykkerne mistede en fører herredømmet og havnede i modgående vognbane.

Oftest var det samtidig deres uopmærksomhed, der medvirkede til, at det gik galt, og de var i nogle tilfælde ikke erfarne eller rutinerede nok til at redde sig ud af situationen med en hensigtsmæssig manøvre.

Kun i to tilfælde skete ulykken, fordi en fører bevidst kørte over i den modgående vognbane. I det ene tilfælde for at overhale, i det andet for at gennemkøre en skarp kurve med højere fart.

Vognbaneassistent og rumleriller ville have hjulpet

Havarikommissionen vurderer, at op mod 70 procent af frontalkollisionerne sandsynligvis kunne være forebygget, hvis den fører, der kom over i forkert vognbane, havde haft en vognbaneassistent, som aktivt drejer rattet, når man er på vej til at køre ud over midter- eller kantlinjer (Emergency Lane Keeping System).

Et "Emergency Lane Keeping System" findes allerede i mange nyere personbiler og bliver et EU-krav på nye person- og varebiler fra juli 2024.

Rumleriller i vejmidten kunne muligvis have forebygget op mod 40 procent af de 28 ulykker.

Modparterne havde i bedste fald ganske få sekunder til at bremse og undvige

I nogle ulykker kørte en fører så pludseligt over vejmidten, at modparten i bedste fald rent instinktivt nåede at bremse lidt. Andre modparter havde nogle få sekunder til at overveje, hvad de skulle gøre og til at bremse og undvige.

"Som modpart befinder man sig i en helt uventet situation, hvor det kan være svært at fatte, at der rent faktisk er en bil på vej over i ens egen vognbane. Der er forskel på de enkelte situationer, så det er svært at give en universel anvisning på, hvad man skal gøre, men generelt anbefales det, at man tager foden af speederen og er klar til at bremse eller undvige, hvis noget indikerer, at en modpart er på vej over i ens vognbane. Hvis der ikke længere er tvivl om, at det vil ske, så skal man så vidt muligt undvige mod højre og bremse hårdt," siger Rikke Rysgaard.

Forkert selebrug og for høj hastighed forværrede skaderne

I undersøgelsen var der flere eksempler på, at forkert selebrug forværrede skaderne unødigt. For eksempel havde enkelte førere kun den skrå del af trepunktsselen på. Andre havde ikke selen siddende stramt til. I omkring en femtedel af ulykkerne bidrog hastighedsovertrædelser til, at skaderne blev alvorligere. I to tilfælde ville ulykken helt være undgået, hvis hastighedsgrænsen havde været overholdt.

Flere resultater fra undersøgelsen og Havarikommissionens anbefalinger kan ses på havarikommission.dk.

Mere information

Rikke Rysgaard, formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, på telefon 7244 3204 eller rikr@vd.dk

Havarikommissionens gode råd til trafikanterne

Hav hele tiden fokus på kørslen – også på en landevej, som kan opleves ukompliceret

Reager på træthed

- Ved udtalt, vedvarende træthed: Vælg anden transport eller tag som minimum en powernap på 15-20 minutter.
- Ved momentan træthed: Hold ind på en parkeringsplads eller lignende og bevæg dig lidt.

Vælg så vidt muligt en bil med vognbaneassistent

Hvis en modkørende er på vej over i din vognbane

Der er forskel på de enkelte situationer, og der kan ikke gives en universel anvisning. Generelt anbefales:

- Slip speederen og vær klar til at undvige/bremse, hvis der er tegn på, at en modpart er på vej over i din vognbane.
- Undvig om muligt mod højre og brems hårdt, hvis der ikke længere er tvivl om, at modparten vil komme over i din vognbane.

Overhold hastighedsgrænsen og brug selen korrekt – det begrænser personskaderne

Undersøgelsens formål og baggrund

Formålet er at bidrage med ny viden, så forebyggelsen af frontalkollisioner kan målrettes yderligere. Frontalkollisioner er — næst efter eneulykker — den ulykkessituation, der koster flest liv på de danske veje.

Undersøgelsens afgrænsning

Undersøgelsen er afgrænset til alvorlige frontalkollisioner mellem motorkøretøjer på strækninger i landzone. Langt de fleste alvorlige frontalkollisioner sker i landzone. Undersøgelsesområdet har været over næsten hele landet.

Havarikommissionens undersøgelser er dybdeanalyser, og hvert undersøgelsestema er typisk baseret på 25-30 alvorlige ulykker.

Statistik

Ifølge Vejdirektoratets ulykkesstatistik udgjorde frontalkollisioner 22 procent af alle dødsulykker i 2021.

I tabellen nedenfor ses frontalkollisioner med alvorlig personskade i perioden 2017-21 fordelt på politikredse. Tallene viser antal ulykker med frontalkollisioner mellem motorkøretøjer uden for byzone.

Politikreds	Antal ulykker	Andel i procent
Nordjylland	53	11%
Midt- og Vestjylland	102	22%
Østjylland	38	8%
Sydøstjylland	46	10%
Syd- og Sønderjylland	45	10%
Fyn	35	7%
Nordsjælland	38	8%
Københavns Vestegn	2	0%
København	1	0%
Midt- og Vestsjælland	51	11%
Sydsjælland og Lolland-Falster	58	12%
Bornholm	3	1%

Tilskadekomst

I undersøgelsens 28 ulykker blev i alt 17 dræbt, 13 kom alvorligt til skade, og 43 kom let/moderat til skade. De alvorligste skader sås hos de førere, der kom over i den modgående vognbane. 13 af disse

førere blev dræbt, hvilket blandt andet hænger sammen med, at 8 af dem kolliderede med en modkørende lastbil.

Billeder nedenfor linker til store fotos i jpgformat og grafikker i høj opløsning. Kan bruges frit, hvis følgende indsættes i billedteksten:

Fotos: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, fotograf Christoffer Askman.

Grafikker: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.





Op mod **70%**
af frontalkollisionerne kunne være forebygget med en vognbaneassistent

Danmarks Forsikringskassen for trafikulykker

Op mod **40%**
af frontalkollisionerne kunne være forebygget med rumlerillier

Danmarks Forsikringskassen for trafikulykker

Uopmærksomhed Trøthed/søvn Påvirkning Mistet beredelse

Derfor skete **frontalkollisionerne**

Danmarks Forsikringskassen for trafikulykker

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