

Vigepligtsulykker

– analyse af dødsulykker i trafikken i 2010 og 2011

I perioden 2010 og 2011 er der registreret i alt 44 vigepligtsulykker med dræbte, svarende til 10% af alle registrerede dødsulykker i samme periode. De 44 ulykker har resulteret i 48 dræbte trafikanter. Ved vigepligtsulykker forstås i denne sammenhæng ulykker, der sker i ikke-signalregulerede kryds eller rundkørsler, herunder medregnet ind- og udkørsler. Der er involveret mindst to parter i ulykken, og ingen af dem er fodgængere. En af parterne har haft vigepligt, og parterne er kommet fra hver deres krydsende vej. Artiklen er lavet på baggrund af en temaanalyse af de 44 vigepligtsulykker med dræbte i trafikken, som er udført som en del af pilotprojektet "Udvidet dødsulykkestatistik", efterfølgende forkortet DUS, og er finansieret via Den grønne transportpulje.



Belinda la Cour Lund,
Trafitec
bl@trafitec.dk



Mette Fynbo,
Vejdirektoratet
mfy@vd.dk

Vigepligtsulykker

¼ af vigepligtsulykkerne sker i by, og ¾ sker i åbent land. Hovedparten af ulykkerne sker i 3- og 4-benede kryds med afmærket vigepligt. Andelen af dræbte cyklister, knallertkørere og motorcyklister er med 46% næsten dobbelt så stor som i de øvrige dødsulykker i samme periode. Det er oftest den part, som har vigepligt, der omkommer i ulykken. I ulykker, hvor en 2-hjuler er involveret, er det altid 2-hjuleren der omkommer.

Ulykkesfaktorer er forhold, der vurderes at have haft afgørende betydning for ulykens opståen. Hvis en ulykkesfaktor ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

Skadesfaktorer er forhold, der vurderes at have haft afgørende betydning for personskadernes omfang. Hvis en skadesfaktor ikke havde været til stede under ulykken, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ville have været mindre alvorlig.

Ulykker med motorcyklister

Ulykker, hvor motorcyklister er involveret, er karakteriseret ved, at de sker i landzone, at motorcyklisten oftest er primærtrafikanter og kører væsentligt hurtigere end tilladt. Hændelsesforløbet i ulykkerne tyder på, at vigepligtstrafikanterne enten helt overser motorcyklisten, eller fejlvurderer motorcyklistens hastighed. Det er vurderet, at hastigheden har haft indflydelse i alle 6 motorcykelulykker.

Ulykker med cyklist og knallert

I 15 ulykker svarende til 1/3 af ulykkerne er en cyklist eller knallert involveret. Knallertkørere er oftest vigepligtstrafikanter, mens det kun er tilfældet for 1/3 af cyklisterne. I fire af de ni ulykker, hvor en cyklist er involveret, er modparten en lastbilchauffør, som ved kørsel ind i krydset overser cyklisten. Ulykker, hvor cyklist/knallert har vigepligt, er karakteriseret ved 2-hjulerens utilstrækkelige orientering/opmærksomhed. I 11 af de 15 ulykker, hvor en cyklist/knallert er involveret, er hastighed vurderet som ulykkes- eller skadesfaktor.

At bilister overser 2-hjulere kan bl.a. forklares ved, at bilister først og fremmest orienterer sig mod de modparter, som er farligst for dem selv, og dermed overser de lette



Figur 1. Beplantning langs vejen kan forringe oversigtsforholdene – hvilket betyder at trafikanterne kan have svært ved at se og erkende hinanden i tide.

trafikanter. Faktorer som dårlige oversigtsforhold, ikke synligt vejforløb og uklare vigepligtsforhold, kan komplicere forholdene, fordi det tager bilistens fokus og gør det sværere at se de lette trafikanter, som ikke fylder meget i synsfeltet. Bilisternes hastighed, specielt på primærvejen, kan i kombination med 2-hjulernes manglende/utilstrækkelige orientering/opmærksomhed gøre det svært for parterne at foretage en undvigemanøvre i tide, fordi de først ser hinanden tæt på konflikt punktet.

Ulykker med bil mod bil

Ulykker mellem to biler er karakteriseret ved sekundærtrafikanternes utilstrækkelige opmærksomhed/orientering, og at hastighed er en ulykkes- eller skadesfaktor i godt halvdelen af ulykkerne. Ofte er det vurderet, at sekundærtrafikanterne helt overser primærtrafikanterne. Det kan eksempelvis skyldes skæve oversigtsforhold, fejlvurdering af primærtrafikantens høje hastighed i mørke og manglende erkendelse af kryds.

I knap 1/5 af ulykkerne er det vurderet, at ulykken opstår, fordi sekundærtrafikanten overser krydset. Disse ulykker er karakteriseret ved, at trafikanten kører ind i krydset med uændret hastighed, eller først nedsætter hastigheden så tæt på krydset, at føreren ikke kan nå at stoppe/orientere sig ved vigelinen. Disse ulykker har alle en ulykkesfaktor, som kan relateres til vej- og omgivelser på vej med vigepligt. Det kan være uklare vigepligtsforhold pga. slidt afmærkning, dårlige oversigtsforhold i form af hæk, beplantning langs vej, støttemur samt vejens forløb, hvor den visuelle sigtlinje ikke er brudt.

Ulykkesfaktor

I 43 af de 44 ulykker er knyttet en ulyk-



Figur 2. 3/4 dele af vigepligtsulykker med dræbte sker i kryds i åbent land.

kesfaktor til trafikanten. Det betyder, at stort set alle vigepligtsulykker med dræbte, vurderes at kunne have været undgået, hvis alle trafikanter havde kørt hensigtsmæssigt, herunder havde orienteret sig tilstrækkeligt, været tilstrækkeligt opmærksomme og kørt med en passende hastighed. Manglende utilstrækkelig orientering/opmærksomhed er naturligt nok oftest et problem for sekundærtrafikanten, mens det oftest er primærtrafikanten, der kører med for høj hastighed i åbent land. Det er vurderet, at hastigheden har haft indflydelse på, om ulykken er sket, eller om skaderne er blevet forværret i 2/3 af ulykkerne. I knap 1/3 af ulykkerne er det vurderet, at vejen og omgivelserne har haft indflydelse på ulykkens opståen.

I ni ulykker er det vurderet, at mang-

	Skadesfaktorer	Alle ulykker
Trafikant	Selebrug	4
	Hjelmbrug	5
	Hastighed	12
Vej- og omgivelser	Faste genstande	2
	Skrånninger	1

Tabel 2. Skadesfaktorer i de 44 vigepligtsulykker. Kilde DUS.

	Ulykkesfaktor	Sekundærtrafikant	Primærtrafikant
Trafikant	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	2	10
	Hastighed i forhold til forholdene	3	1
	Hastighed i forhold til manøvre	2	0
	Forkert reaktion/manøvre	0	3
	Manglende/Utilstrækkelig opmærksomhed/orientering	37	2
	Chancebetonet kørsel	2	0
	Påvirket sprit	2	0
	Påvirket narkotika	0	2
	Svækket fysisk tilstand	0	1
Vej- og omgivelser	Uhensigtsmæssig vejudformning	7	1
	Afmærkning/skiltning	2	0
	Manglende vedligehold	2	0
	Glat eller vådt føre	0	1
	Nedsat sigtbarhed	1	0
Køretøjet	Udsyn	1	0

Tabel 1. Ulykkesfaktor knyttet til hhv. primær- og sekundærtrafikant. I DUS kan der registreres max 3 ulykkesfaktorer per ulykke, og den enkelte ulykkesfaktor kan knyttes til både primær- og sekundærtrafikant. Kilde DUS.

lende brug af hjelm og/eller sele har forværret personskaderne, se tabel 1 og 2.

I over halvdelen af de 34 ulykker i åbent land kører en primærtrafikant hurtigere end tilladt. *Alt andet lige* beregninger, hvor alle forhold på nær trafikantens hastighed bibeholdes, viser at 8 af disse 20 ulykker formentligt var undgået, hvis trafikanten havde kørt med den tilladte hastighed. Tilsvarende er det vurderet, at 13 af de 20 ulykker kunne forebygges, hvis man reducerede den tilladte hastighed i kryds i åbent land til max. 70 km/t under forudsætning af, at trafikanten overholder den tilladte hastighed på 70 km/t.

Samlet set tyder analysen på, at det kan være vanskeligt for sekundærtrafikanter at overskue vigepligtsituationen. Adfærd i forbindelse med vigepligt skal ses som en kombination af, at man som trafikant skal forholde sig til sin vigepligt samtidigt med, at der kan være vej- og omgivelsermæssige forhold som komplicerer situationen.

Metodebeskrivelse

For nærmere metodebeskrivelse henvises til Årsrapport Dødsulykker 2011, udgivet af Vejdirektoratet 2012. Temanalysen af vigepligtsulykker med dræbte i perioden 2010 og 2011 forventes publiceret senere på året. ■