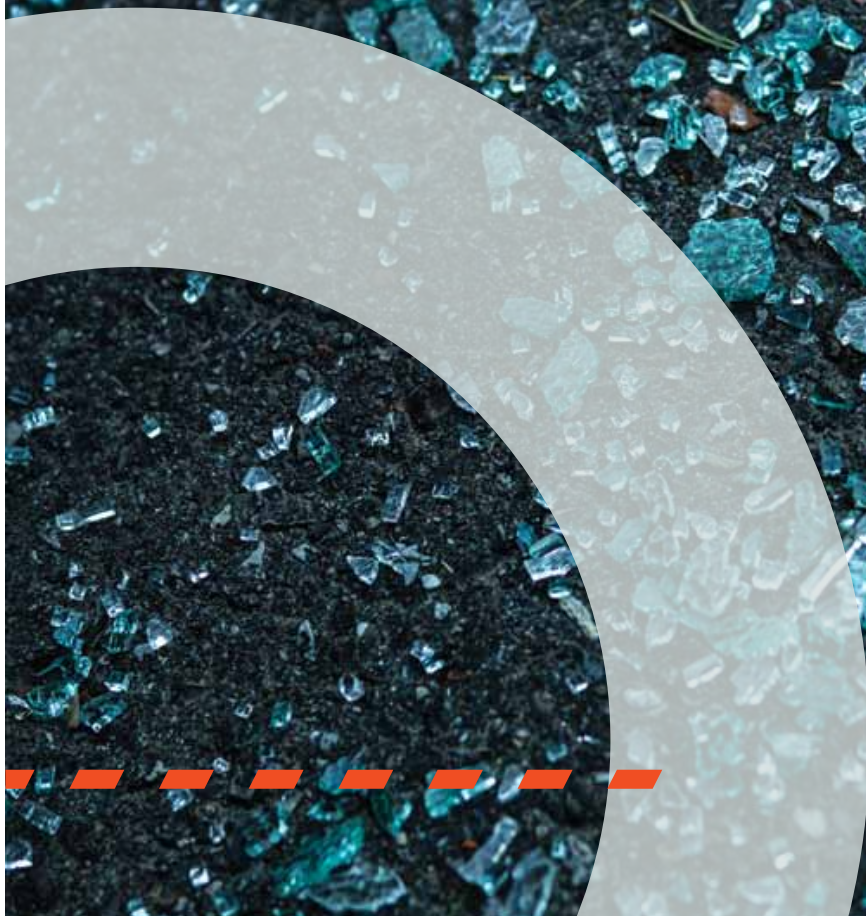




Havarikommissionen  
for vejtrafikulykker

# Risikovillig kørsel







**Havarikommisjonen**  
for vejtrafikulykker

# Risikovillig kørsel





**Titel:** Risikovillig kørsel  
**Udgivet:** Februar 2018  
**Fotos:** Christoffer Askman  
**Layout:** Ole Søndergaard  
**Copyright:** Havarikommisionen for Vejtrafikulykker  
**Udgiver:** Havarikommisionen for Vejtrafikulykker  
**Oplag:** e-format  
**Net ISBN:** 978-87-91458-43-9

*Alle billeder er modelfotos og ikke fra konkrete ulykker.  
Eftertryk i uddrag tilladt med kildeangivelse.*

# Indhold

Forord	4
Formål og metode	6
Datagrundlag	7
De risikovillige førere	10
Ulykkerne	13
Forklaringer på førernes risikovillige kørsel	19
Førernes generelle risikovillige adfærd i trafikken	22
Anbefalinger fra temarapporter	27



# Forord

Havarikommisionen for Vejtrafikulykker har nu i mere end 17 år dybdeanalyseret trafikulykker i forbindelse med forskellige temaundersøgelser. Hver enkelt ulykkesanalyse indeholder store mængder data og viden. I denne undersøgelse har kommissionen for første gang valgt at fokusere på en særlig type trafikantadfærd: risikovillig kørsel. Undersøgelsen er baseret på et stort udsnit af alle de ulykker, der er analyseret indtil nu.

De ulykker, som indgår i undersøgelsen, er udvalgt, fordi en af trafikanterne bevidst kørte risikovilligt, f.eks. bevidst kørte langt over hastighedsgrænsen for spændingens skyld eller for at afreagere.

Mange organisationer, parter og vidner har bidraget til de undersøgelser, der indgår, og det er jeg taknemmelig for. Især Rigspolitiet, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, Odense Universitetshospital og Transport DTU, som er repræsenteret i kommissionen. Hvad angår denne undersøgelse af en specifik trafikantadfærd, vil jeg særligt takke seniorforsker og psykolog Mette Møller Transport, DTU, som i sin egenskab af medlem af Havarikommisionen har ydet et stort bidrag.

Jeg håber, undersøgelsen vil fange jeres interesse og bidrage med ny viden til forebyggelsesindsatser.



Mette Fynbo  
Formand for Havarikommisionen for Vejtrafikulykker



# Formål og metode

## Undersøgelsens formål

Formålet med denne undersøgelse er at få større viden om de ulykker, hvor risikovillig kørsel bidrog til, at ulykken skete for derigennem at forbedre grundlaget for at forebygge risikovillig kørsel. I undersøgelsen er der fokus på førerne, og baseret på den tilgængelige information tilvejebringes der et overblik over, hvem disse førere var, og hvilke typer ulykker de var involveret i.

### Definition af risikovillig kørsel

Hvis en trafikant bevidst accepterer eller ligefrem opsøger risici i sin kørsel kan risikovillig kørsel udpeges som et forhold, der er med til at forklare, at en ulykke sker. Føreren har en adfærd, som indebærer en forhøjet risiko, og som udfordrer egne og køretøjets præstationer. Føreren er bevidst om, at der er en risiko forbundet med den trafikale adfærd, eller adfærden er betinget af ønsket om spænding. Risikovillig kørsel kan også betragtes som bevidst hasarderet kørsel.

Undersøgelsen omfatter ulykker, hvor risikovillig kørsel var medvirkende til, at ulykken skete. Der kan være flere handlinger i trafikken, som af de fleste opleves som risikofyldte, eller hvor der er en højere risiko for ulykker, f.eks. at køre i påvirket tilstand eller at køre for hurtigt. Disse forhold findes i mange af de ulykker, kommissionen har undersøgt. I denne undersøgelse fokuseres udelukkende på bevidst opsøgt risiko, f.eks. at køre meget stærkt for spændingens skyld.

Havarikommisionens undersøgelser af de ulykker, der indgår i denne undersøgelse, er gennemført af et tværfagligt team bestående af vejingeniør, læge, psykolog, politi og bilinspektør. Disse undersøgelser suppleres af oplysninger fra politiets undersøgelser, fra hospitalerne, fra Retsmedicinsk Institut ved Københavns Universitet og fra vejmyndighederne.



## Datagrundlag

Denne undersøgelse bygger på data fra 6 forskellige af Havarikommissionens temaundersøgelser, hvor ulykkerne er sket i perioden 2005-2014:

Tema 5: Krydsulykker med cykler og biler

Tema 6: Motorcykelulykker

Tema 7: Ulykker på landeveje

Tema 9: Ulykker med ældre bilister

Tema 11: Ulykker med fodgængere

Tema 12: Trafikulykker om natten

Det er valgt ikke at medtage de første 4 temaundersøgelser, da datamaterialet er af ældre dato og for ikke at gøre omfanget for stort. Temaerne 8 og 10 er undersøgt med et andet sigte og en anden metode end de øvrige, og de indgår derfor ikke i denne analyse.

I datagrundlaget var der i alt 352 trafikanter involveret i i alt 187 ulykker. Der indgik 50 motorcyklister, 186 førere af personbiler, 27 førere af varebiler, 16 lastbilchauffører, 7 buschauffører, 1 knallertfører samt 33 cyklister og 32 fodgængere. I denne undersøgelse fokuseres kun på de i alt 287 motorførere.

I alt var der 27 ud af de 287 motorførere, hvis risikovillige kørsel indgik som en forklaring på, at de 27 ulykker skete. Der var 13 motorcyklister, 12 førere af personbiler og 2 førere af varebiler.

Det samlede datamateriale om de 187 ulykker er ikke repræsentativt på alle områder for de trafikulykker, der sker i Danmark generelt. I materialet er der en større andel motorcyklister (14 %), end hvad der er i ulykkesstatistikken generelt (6 %), og det skyldes bl.a., at Havarikommissionen har lavet en undersøgelse specielt med motorcykler. Men det skyldes også, at de implicerede motorcyklister langt oftere har været risikovillige end andre trafikanter. Mens risikovillighed har været afgørende hos 1 ud af 16 af bilisterne og cyklisterne, og slet ikke er registreret hos øvrige trafikanter, så har risikovillighed været afgørende hos 1 ud af 4 implicerede motorcyklister. Visse andre transporttyper er underrepræsenterede i materialet. Det gælder især knallertførere, da Havarikommissionen først i 2018 publicerer en temaundersøgelse om knallertulykker.

Idet førerne i denne tværanalyse er i centrum, er psykologens interviews med ulykkens parter en særlig væsentlig kilde til de informationer, som ligger til grund for nærværende notat. Interviewene er dog ikke oprindeligt foretaget for at danne baggrund for denne undersøgelse.

Der foreligger 13 interviews med førerne selv. I de tilfælde, hvor føreren blev dræbt ved ulykken eller kom så svært til skade, at han ikke kunne deltage i interview, er der i 3 tilfælde interviews med passagerer, i 2 tilfælde med andre førere, som motorcyklisten fulgtes med, og i 2 tilfælde med pårørende. De pårørende var ikke med på køreturen, men er interviewet med henblik på baggrundsoplysninger om føreren, såsom hans sædvanlige kørestil. Som supplement til egne interviews har kommissionen også adgang til politiets afhøringer af sagens parter.



For information om Havarikommissionens arbejdsmetode henvises til [www.havarikommission.dk](http://www.havarikommission.dk).



# De risikovillige førere

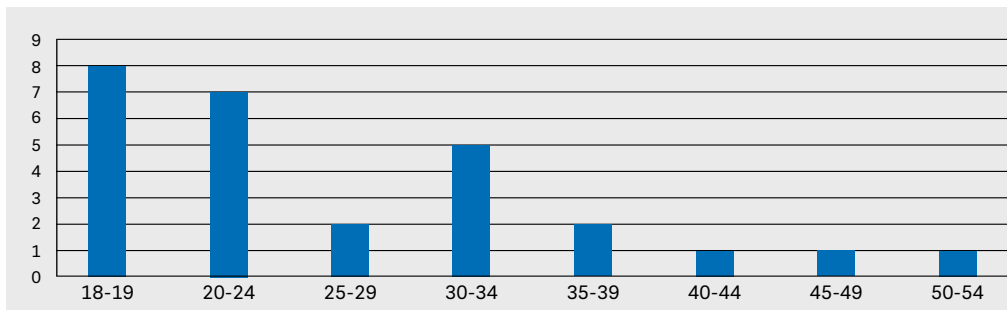
Der var i alt 27 motorførere, hvis risikovillige kørsel medvirkede til at forklare, at ulykken skete.

Ud af 27 førere var der i alt 13 motorcyklister, mens 12 var førere af personbiler og 2 var førere af varebiler.

## Alder og køn

Der var 26 mænd og 1 kvinde blandt førerne.

Lidt over halvdelen af alle motorcyklister og bilister var 18-24 år. En fjerdedel af førerne - primært bilister - var kun 18-19 år gamle, mens en fjerdedel - primært motorcyklister - var mellem 20-24 år. Knapt halvdelen af førerne var således mindst 25 år, heraf de fleste i 30'erne.



De risikovilliges aldersfordeling

## Erfaring

Lidt over en tredjedel af førerne var uerfarne med hensyn til den kørte køretøjstype. Disse hørte samtidig til i den yngste aldersgruppe. De resterende to tredjedele af førerne var derimod erfarne.

I 1 ud af 4 tilfælde havde føreren aldrig erhvervet kørekort til pågældende køretøj. Enkelte havde aldrig haft noget kørekort og havde således ikke modtaget nogen køreundervisning.



En stor andel af førerne – to tredjedele af bilisterne og en tredjedel af motorcyklisterne – havde lånt køretøjet eller havde købt det for ganske kort tid siden og havde derfor ikke den store erfaring med det aktuelle køretøj.

De fleste af førerne var til gengæld godt kendt på ulykkesstedet, som i mange tilfælde lå tæt på deres bopæl.

### **Uddannelse og erhverv**

Der var oplysninger om to tredjedele af førernes uddannelse og erhverv. Hvad angik uddannelse, var halvdelen af disse faglærte eller stod i lære, mens den anden halvdel ikke havde nogen uddannelse. En enkelt havde en videregående uddannelse. De fleste af førerne var i arbejde eller under uddannelse, mens en mindre gruppe var arbejdsløse eller førtidspensionister.



# Ulykkerne

De 27 førere var involveret i 27 ulykker. I hver ulykke var der således kun involveret én fører med risikovillig adfærd.

Ulykkerne var i 20 tilfælde flerpartsulykker. 7 af ulykkerne var soloulykker; heraf 6 med personbiler og 1 med en motorcykel. 2 ud af 3 af ulykkerne skete i landzone.

Knappt halvdelen af personbilsførerne havde en eller flere passagerer med i bilen, og knapt halvdelen af motorcyklisterne fulgtes med andre motorcyklister, da ulykken skete. De øvrige førere var alene i bilen eller på motorcyklen, da ulykken skete.

Der var en meget høj andel af dræbte og alvorligt tilskadekomne i ulykkerne. Således døde i alt 10 trafikanter ved ulykkerne, 11 kom alvorligt til skade, 5 kom moderat til skade, mens 18 kom let til skade. De mange døde og alvorligt tilskadekomne hænger bl.a. sammen med de høje hastigheder og den store andel af motorcyklister.

## **Ulykker ved høj hastighed på steder med krydsende trafikanter, i kurver og ved risikable manøvrer**

I det følgende beskrives 3 grupper af ulykker, som førerne med risikovillig kørsel typisk blev involveret i. Grupperingerne er lavet med udgangspunkt i førernes adfærd og retning/placering. 2 ulykker indgår ikke i nogen af grupperingerne, idet de er meget specielle og ikke lader sig beskrive inden for disse hovedgrupper.

De 3 ulykkesgrupper er:

1. Høj hastighed på steder med krydsende trafikanter (halvdelen af ulykkerne)
2. Høj hastighed i kurver (en fjerdedel af ulykkerne)
3. Andre risikable handlinger ved høj hastighed (en fjerdedel af ulykkerne)



Fælles for langt den overvejende del af både motorcyklister og bilister i alle 3 ulykkesgrupper var, at de kørte med for høj hastighed ved ulykkerne, og at de overskred hastighedsgrænserne betydeligt. Motorcyklisterne overskred i gennemsnit hastighedsgrænserne med 71 % og bilisterne i gennemsnit med 57 %.

En lille gruppe førere overskred ikke hastighedsgrænserne, men kørte for stærkt i forhold til forholdene på stedet eller i forhold til den manøvre, de skulle foretage. Kun en enkelt kørte ikke med for høj hastighed.



### *Høj hastighed på steder med krydsende trafikanter*

De 13 ulykker skete i forbindelse med, at føreren kørte lige ud med meget høj hastighed. Samtidig kørte modparten f.eks. ud fra en sidevej og lige ud foran ham, som oftest på baggrund af utilstrækkelig orientering, som tit hang sammen med den risikovillige førers høje hastighed. Den høje hastighed betyder, at modparten skal orientere sig længere væk, end det er normal praksis, og fordi den risikovillige førers køretøj grundet afstanden har været sværere at se for modparten. Endelig er det svært at vurdere hastighed på lang afstand.

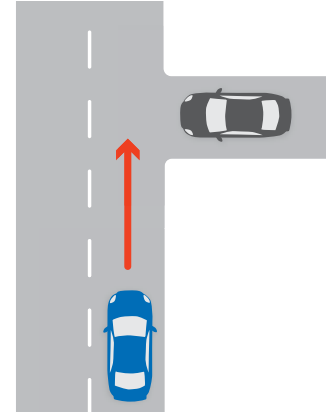
I denne gruppe af ulykker var to tredjedele af førerne med risikovillig kørsel motorcyklister, mens en tredjedel var bilister. De fleste af modparterne var førere af personbiler, men i enkelte tilfælde var modparten en fodgænger eller cyklist.

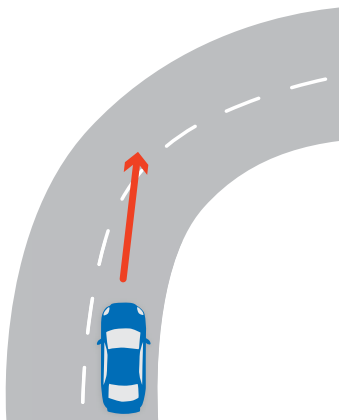
To tredjedele af disse ulykker skete på landeveje og en tredjedel på bygader. Oftest var det lyst, og der var god sigt samt en sparsom trafikmængde på ulykkestidspunktet. Der var en ligelig fordeling mellem strækninger og kryds. I ét tilfælde var der tale om et stort, lysreguleret kryds i en storby, mens de resterende kryds var vigepligtsregulerede.

I nogle tilfælde var der ud over den høje hastighed tale om yderligere risikovillig adfærd hos føreren. I et enkelt tilfælde kørte føreren frem for rødt, en anden var ved at overhale modparten i et kryds, mens en tredje kørte venstre om et helleanlæg i et kryds. Enkelte førere var påvirket af alkohol eller narkotika ved ulykken.

Enkelte førere var under pres. En enkelt følte sig således presset af, at hans venner var kommet langt foran, mens en anden var på flugt fra en politipatrulje.

De risikovillige førere i disse 13 ulykker overskred hastighedsgrænsen med mellem 30 og 150 %. De, som kørte på en vej med 50 km/t hastighedsgrænse, kørte i gennemsnit 90 km/t mens de, som kørte på en vej med en hastighedsgrænse på 80 km/t i gennemsnit kørte 138 km/t. Motorcyklisternes overskridelser var langt de største. Den risikovillige fører kunne grundet den høje hastighed ikke tids nok nå at orientere sig om modpartens manøvre til at kunne undvige eller bremse tilstrækkeligt.





### *Høj hastighed i kurver*

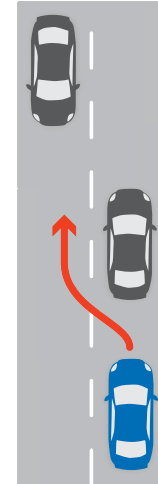
I 6 af ulykkerne forsøgte førerne – heraf 4 bilister og 2 motorcyklister – at gennemkøre en kurve med høj hastighed. De 2 motorcyklister kom på grund af hastigheden over i modsat vejside, hvor de kolliderede med en modpart. For bilisterne skete ulykkerne i situationer, hvor føreren kørte med høj hastighed på mindre landeveje, erkendte et sving for sent og kørte af vejen.

På flere af ulykkesstederne var der dårlige oversigtsforhold, og flere af ulykkerne skete i mørke, hvilket dog ikke var afgørende for nogen af ulykkerne. Ulykkerne skete alle enten sent om aftenen eller i weekenden og oftest på veje med en forholdsvis lav trafikmængde.

De risikovillige føreres hastighedsoverskridelser i forbindelse med disse ulykker var mellem 19-113 %. Den gennemsnitlige hastighed hos de, som kørte på veje med 80 km/t hastighedsgrænse, var på 124 km/t.

Flere var påvirkede af alkohol. En var samtidig i en ophidset tilstand på grund af et forudgående skænderi, og én var distraheret af sine passagerer.





### *Andre risikable handlinger ved høj hastighed*

6 af ulykkerne skete, fordi førerne – 4 bilister og 2 motorcyklister – foretog forskelligartede, risikable manøvrer, som oftest ved høj hastighed.

I et tilfælde speedede en bilist kraftigt op ved høj hastighed for at få bilen til at skride ud. Føreren mistede kontrollen over bilen og påkørte modparten. En motorcyklist lavede udskridninger og gassede op under høj fart på vej ud ad en indkørsel og ud på en overordnet vej, hvor han kolliderede med en modpart. Én enkelt fører kørte ikke med for høj hastighed. Denne bilist bragte for sjov sin bil i slinger, men mistede herved kontrollen og kørte af vejen.

Andre førere kom galt afsted ved overhalinger. En bilist var således i høj fart i færd med at overhale en bus, som holdt ved et stoppested og påkørte en fodgænger, der krydsede vejen foran bussen. En motorcyklist havde i nogen tid utålmodigt ligget bag en langsomtkørende kø og besluttede på trods af overhalingsforbud, at overhale køen i høj fart. Han overså, at den forreste bil skulle foretage et venstresving, og påkørte denne.

Endelig blev en fører eftersat af politiet; han valgte at sætte hastigheden yderligere op og mistede kontrollen over bilen, da han ville svinge i et kryds.

Nogle af førerne var påvirkede af alkohol, mens en enkelt var i meget festlig stemning sammen med sine passagerer.

Disse 6 ulykker skete på meget forskelligartede veje. Enkelte af dem var tæt trafikerede på ulykkestidspunktet. De fleste af ulykkerne skete i dagslys, mens enkelte skete på oplyste veje i mørke.



# Forklaringer på førernes risikovillige kørsel

## Køreturens formål

Førerne havde forskellige formål med køreturen op til ulykken, men for de fleste skete ulykken i deres fritid.

For nogle af førerne var formålet transport mellem 2 steder. En fjerdedel af førerne var på vej til eller fra en fest, bar eller social sammenkomst. Andre kørte, fordi de havde et indkøbsmæssigt ærinde, f.eks. at de skulle tanke benzin eller købe dagligvarer. Enkelte var på vej til eller fra arbejde.

Andre førere "*kørte for at køre*". For nogle var køreturen en fornøjelse i sig selv samtidig med, at den havde et socialt formål – det var en fornøjelsestur sammen med venner. Dette drejede sig udelukkende om motorcyklister. Andre var i færd med at afprøve et køretøj, som ikke var deres eget, enten fordi de overvejede at købe det, eller fordi de ville prøve dets køreegenskaber. En enkelt fører brugte kørslen til at afreagere.

For en del af førerne – især mange af motorcyklisterne – var køretøjer og kørsel en væsentlig fornøjelse i deres liv. Køretøjerne repræsenterede i en del tilfælde et socialt samlingspunkt, dvs. at de havde det som en fælles interesse med venner og bekendte. En del var med i mc- eller motocrossklubber, eller de tog til bilræs sammen med deres venner, eller/og de brugte meget tid på at vedligeholde og ombygge køretøjer.

For en større del af førerne var der tegn på, at de med deres kørsel op til ulykken opsøgte spænding, at de legede, eller at de afprøvede køretøjets og egne grænser. For andres vedkommende var der tale om et udefrakommende pres; de var på flugt fra politiet eller under pres fra kammerater. Endelig (af)reagerede nogle på en følelsesmæssig frustration eller på en feststemning.

## Alkoholpåvirkning

En tredjedel af de risikovillige førere var påvirkede af alkohol eller narkotika ved ulykken, mens to tredjedele ikke var påvirkede. I alt 10 af førerne var således påvirkede, heraf 7 udelukkende af alkohol, én kun af narkotika og 2 af begge dele.

Alkoholpromillerne lå på 0,3-1,48. 8 havde en promille på 1,0 eller mindre, heraf havde 2 en promille under 0,5 promille. De 2 førere, som udover alkoholpåvirkning også var påvirkede af narkotika, havde promiller på 0,5- $<$ 1,0.



De fleste af ulykkerne med de påvirkede førere skete et sted mellem fredag og søndag eftermiddag og i relation til en fest, bytur eller social sammenkomst. Kun 3 af de påvirkede var motorcyklister, og for dem skete ulykkerne i eftermiddagstimerne, mens ulykkerne for bilisterne skete i aften- og nattetimerne.

Påvirkningen har – også i de 2 tilfælde, hvor den var under den lovmæssige promillegrænse på 0,5 – formodentlig opstemt føreren til at køre risikovilligt. Påvirkningen kan også have nedsat førernes dømmekraft, så de ikke opfattede situationen som særlig risikofyldt, så de fik en større tiltro til egne køreevner. Samtidig kan påvirkningen have influeret førernes muligheder for at agere i trafikken, f.eks. som følge af dårligere evner til at vurdere trafiksituationer, langsom reaktionsevne, nedsatte motoriske evner, m.m.

#### **Påvirkning fra passagerer og kørsel i gruppe**

Ca. en tredjedel af førerne af personbiler havde en eller flere passagerer med, og halvdelen af motorcyklisterne kørte sammen med andre motorcyklister (kaldet medkørende) i en gruppe, da ulykken skete. I nogle tilfælde var vennerne tilskuere til kørslen. Flere passagerer og medkørende var påvirkede af alkohol.

Disse passagerer eller medkørende havde i mange tilfælde en betydning for førerens kørsel, idet føreren f.eks. legede med dem, ville imponere dem med sin kørsel eller blev distraheret af dem, f.eks. idet der var en mindre "fest" i bilen. Nogle af førerne af motorcykler følte sig presset eller opildnet til at køre hurtigere, end de ville have gjort, hvis de havde kørt alene for at følge med deres kammerater, som kørte foran.

De fleste af de medkørende motorcyklister havde selv en risikovillig adfærd forud for ulykken. Typisk kørte de med samme eller højere hastighed end den forulykkede motorcyklist. Dermed var det en adfærd, de var sammen om. Der var social accept af den risikovillige adfærd, og de opildnede hinanden til den.

I flere tilfælde var passagererne i personbilerne vidende om, at føreren ofte kørte risikovilligt, men valgte alligevel at køre med ham, hvilket også var en form for social accept. I nogle tilfælde var der hos passagerer og medkørende ligeledes accept af, at føreren var påvirket af alkohol, hvilket de også selv var. I et enkelt tilfælde fremgår det af interviews, at passagerer i en personbil forsøgte at overtale føreren til at sænke hastigheden og til at tage sele på, dog uden effekt.

Enkelte venner havde endvidere lånt deres motorcykel ud til føreren (som denne så forulykkede på), selvom føreren ikke havde kørekort eller havde fået det frataget, hvilket også kan anskues som en stiltiende accept fra venner af kørsel uden kørekort.

### Særlige køretøjer

Trafikanter kan vælge at køre risikovilligt i alle køretøjer, men nogle førere vælger køretøjer med eksempelvis særligt kraftige motorer, så der kan køres med ekstra høj hastighed eller foretages en hurtig acceleration. Dels har førerne muligvis investeret i disse køretøjer for at udnytte deres potentiale, dels kan førerne i den konkrete situation i højere grad være blevet fristet til at køre risikabelt.

En stor del af motorcyklerne og en mindre del af bilerne havde disse særlige egenskaber, som blev udnyttet op til ulykkerne. I alt gjaldt det for knap halvdelen af alle køretøjerne i undersøgelsen, hvoraf halvdelen var førernes egne, mens den anden halvdel var lånt af andre.



# Førernes generelle risikovillige adfærd i trafikken

## Generel kørestil

For de fleste af førerne gjaldt det, at de ofte udviste risikovillig adfærd i trafikken – dette som oftest i form af kørsel med meget høj hastighed.

Nogle af førerne udtalte i interviews, at de generelt kørte *"friskt"* eller *"vildt"*.

Én fører vurderede sin kørsel sådan, at *"andre ville nok sige, at jeg kører som et svin"*.

Andre gange var det venner, bekendte eller pårørende, der fortalte, at de havde erfaring med, at føreren f.eks. ofte kørte alt for stærkt. Hos en enkelt fører har venners udtalelser dog peget på, at han ikke i andre tilfælde var villig til at løbe en risiko i trafikken. I dette tilfælde var der ved ulykken tale om, at føreren var udsat for et socialt pres.

Det må formodes, at de fleste af førerne var klar over, at deres kørsel var ulovlig, og flere udtalte ved interviewene, at de enten aldrig eller kun nogle gange tilpassede deres kørsel til færdselsreglerne. De kørte efter, hvad de selv fandt passende til forholdene på stedet og deres oplevede evner som fører. *"Jeg kører, som jeg nu føler mig tryk til"*, udtalte en af førerne.







Lidt over en tredjedel af førerne var unge og uerfarne, og deres viden og evne til at vurdere risikoen var derfor mindre. Enkelte andre gav udtryk for, at de ikke så nogen risiko forbundet med deres kørsel, fordi de ikke mente, at der var en risiko for lige netop dem personligt. En sagde f.eks. "*Det går aldrig galt for mig*", og en anden sagde, at han "*har kontrol over det*".

### **Tidligere færdselsforseelser**

Størstedelen af førerne var tidligere dømt for færdselsforseelser. Minimum halvdelen af førerne havde flere domme for færdselsforseelser bag sig. Knapt halvdelen af førerne var tidligere dømt for hastighedsovertrædelser. En fjerdedel var dømt for spirituskørsel, og flere af disse var også påvirkede ved den aktuelle ulykke. Knapt en fjerdedel havde tidligere fået frakendt kørekortet; enkelte havde fået det frakendt på ulykkestidspunktet.

### **Manglende kørekort**

En fjerdedel af førerne havde ikke kørekort til den type køretøj, de førte ved ulykken. Enkelte havde slet ikke kørekort til noget køretøj overhovedet, en kun til traktor/knallert. Nogle havde kørekort til personbil, men ikke til motorcykel, som de kørte ved ulykken. Der var flere, som alligevel selv ejede det køretøj, de kørte i ved ulykken, og kørte det jævnligt trods det manglende kørekort, mens en havde lånt køretøjet og var jævnlig bruger af det.



### **Tidligere ulykker**

For en del af førerne var det heller ikke første gang, de havde været involveret i en trafikulykke. Havarikommissionen kender til ulykkesinvolvering dels fra interviews med de implicerede, dels fra kriminalregistret for to tredjedele af førernes vedkommende. Heraf havde godt halvdelen tidligere været involveret i ulykker, som de selv var årsag til. Nogle stykker var væltet med deres motorcykel en eller flere gange, mens flere andre havde været involveret i andre ulykker, som de, ifølge deres egen forklaring, selv var årsag til.

### **Køretøjernes stand**

En tredjedel af køretøjerne havde åbenlyse fejl og mangler. Dette drejede sig primært om fejl ved lygterne eller ved dækkene, som var uegnede eller ulovlige. Der var også eksempler på, at køretøjerne havde et falsk stelnummer, havde en ulovlig tuningsboks, eller at bilens lygter var malet sorte.

### **Sele, hjelm og mc-tøj**

Den risikovillige adfærd afspejlede sig ikke generelt, hvad angår brugen af sikkerhedsudstyr, det vil sige hjelm og øvrigt sikkerhedsudstyr i relation til motorcykelkørsel og sikkerhedssele ved kørsel i person- og varebiler. Langt den overvejende del af førerne benyttede dette sikkerhedsudstyr, mens kun en mindre gruppe ikke brugte det – primært bilister.





# Anbefalinger fra temarapporterne målrettet adfærd-ændringer i forhold til risikovillig kørsel

## Der skal sættes ind over for kørsel med for høj hastighed for både bilister og motorcyklister

- Forstærket politikontrol. Kontrollerne bør både have fokus på overtrædelser af hastighedsgrænsen og på for høj hastighed i forhold til forholdene
- Indførelse af intelligente hastighedsbegrænsere (ISA) som sanktionsmulighed i forbindelse med grove hastighedsovertrædelser.

## Der skal sættes ind over for førere, som kører i påvirket tilstand

- Forstærket politikontrol. Kontrollerne bør både have fokus på alkohol-og narkokørsel
- Opfølgning på lovgivning om alkohol i sanktionssystemet for at sikre, at ordningen fungerer efter hensigten, og at de omfattede spiritusbilister kender tilbuddet
- Screening af alkoholpåvirkede trafikanter for alkoholisme og hurtigt tilbud om alkoholbehandling, når det er relevant.

## Venner og familie skal sige fra

- Flere kommunikationsindsatser, målrettet omgivelserne i forhold til at stoppe førere, der er for påvirkede til at køre bil forsvarligt
- Flere kommunikationsindsatser målrettet passagerer til at sige fra over for risikovillig kørsel
- Flere kommunikationsindsatser for at forebygge kørsel i stærkt sindsoprevet tilstand. Det er vigtigt, at f.eks. familie og venner griber ind, hvis der opstår en situation, hvor nogle skændes, og den ene vil forlade stedet i bil.





**Havarikommisionen**  
for vejtrafikulykker

**Nærmere oplysninger kan  
fås hos sekretariatet**

Havarikommisionen  
for Vejtrafikulykker  
C/O Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
DK-1022 København K  
Telefon: 72 44 32 04  
[www.havarikommision.dk](http://www.havarikommision.dk)