



Havarikommissionen
for vejtrafikulykker

Frontalkollisioner

Hovedresultater
2022



Hovedresultater

En frontalkollision er en ulykke mellem to parter, der kører ligeud på samme vej, men med modsat kørselsretning. Havarikommisionen har undersøgt 28 alvorlige ulykker med frontalkollisioner. Ulykkerne skete på landeveje, og landevejshastigheden medvirkede til, at der var stor kraft i kollisionerne og dermed mange dræbte og alvorlige skader.



Uopmærksomhed, træthed, søvn medvirkede til over halvdelen af ulykkerne

Mere end halvdelen af ulykkerne skete, fordi en fører faldt i staver, var distraheret, var træt eller faldt i søvn og uforvarende kom over i modgående vognbane. Ingen førere havde kørt i lang tid forud for ulykken, højst 1½ time.

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 knap en femtedel af ulykkerne mistede en fører herredømmet

I knap en femtedel af ulykkerne mistede en fører herredømmet på grund af uopmærksomhed, for høj hastighed i forhold til forholdene eller en forkert manøvre.

De fleste førere kom uforvarende over i modgående vognbane

Kun 2 førere kørte med forsæt over i den modgående vognbane – den ene for at overhale, den anden for at kunne gennemkøre en skarp kurve med højere fart.

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

For nogle modparter var det først muligt at se faresituationen mindre end 1,5 sekund før kollision, og de kunne ikke nå at reagere. Andre havde 2 til 4 sekunder og nåede i varierende omfang at bremse.

Hastighedsovertrædelser førte til alvorligere skader i en femtedel af ulykkerne

I omkring en femtedel af ulykkerne bidrog hastighedsovertrædelser til, at skaderne blev alvorligere. I 2 tilfælde ville ulykken helt være undgået, hvis hastighedsgrænsen havde været overholdt.

Forkert selebrug og placering for tæt på rattet medførte alvorligere skader

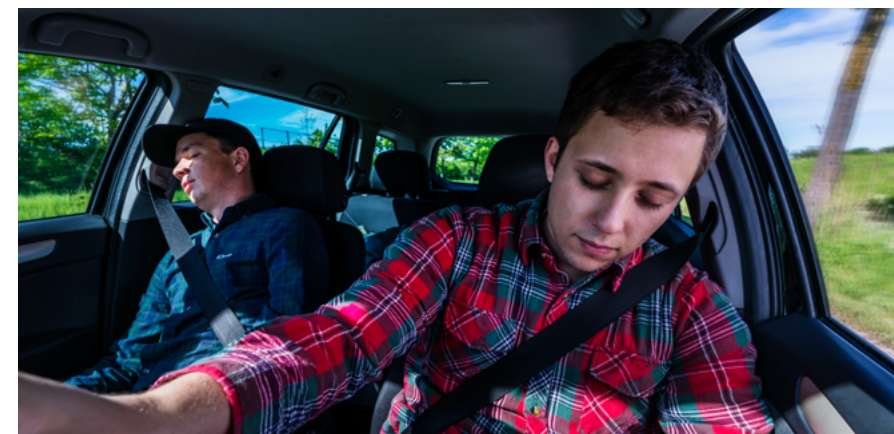
6 førere eller passagerer fik alvorligere skader på grund af forkert selebrug. De havde f.eks. kun den skrå del af trepunktsselen på. I 3 tilfælde fik personer, som ikke var så høje, alvorligere skader, fordi de sad for tæt på rattet.

Hovedanbefalinger

Nedenstående anbefalinger tager udgangspunkt i undersøgelsens ulykker og er tiltag, som kunne have forebygget disse. Endelig beslutning om implementering ligger hos de relevante aktører og inkluderer sandsynligvis andre aspekter og prioriteringer baseret på forventet økonomi, effekt og lokale forhold.

Hav hele tiden fokus på kørslen og reager på træthed

- Hav hele tiden fokus på kørslen, også når du kører på en landevejsstrækning, som kan opleves enkel og uden større udfordringer.
- Reager på træthed. Ved udtalt og vedvarende træthed den dag, man skal køre, anbefales anden transport eller som minimum en povernap undervejs. Ved momentant træthed på kortere ture anbefales det at holde ind på en p-plads eller lignende og bevæge sig lidt.



Vær klar til at undvige/bremse hårdt, hvis en modkørende er på vej over mod dig

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

- Tag foden af 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 bremse hårdt, hvis der ikke længere er tvivl om, at modparten vil komme over i din vognbane.

Overhold hastighedsgrænsen og brug selen korrekt, så personskaderne begrænses

- Kør aldrig over hastighedsgrænsen.
- Brug sikkerhedsselen korrekt – stram selen til og tag alle dele af trepunktsselen på.
- Indstil sæde og om muligt også rat, så det passer til din højde, og så du ikke sidder for tæt på rattet.

Flere biler med vognbaneassistent – rumleriller på flere landeveje

- En vognbaneassistent, der drejer rattet, når føreren utilsigtet er på vej til at køre ud over midter- eller sidelinjer, bliver et krav på nye person- og varebiler fra juli 2024. Forbrugerne anbefales allerede inden da at vælge en bil, som har dette system, hvis de har mulighed for det. Med vognbaneassistent kunne op mod 70% af ulykkerne sandsynligvis være undgået.
- Det anbefales, at vejmyndighederne etablerer rumleriller på flere landeveje. Med rumleriller kunne op mod 40% af ulykkerne muligvis være undgået.

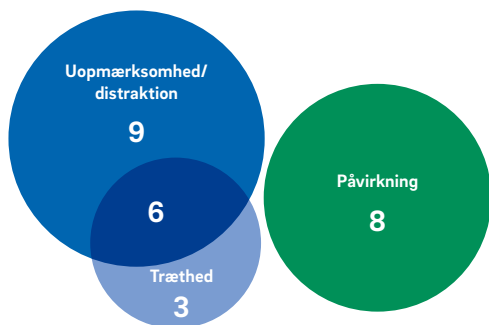
Det anbefales at undersøge mulighederne for en styrket indsats over for påvirkede bilister.

Fakta om undersøgelsen

Undersøgelsens formål og baggrund

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

Forhold, der oftest medvirkede til, at førerne uforvarende kørte over vejmidten



For de 28 førere, der kørte over i modgående vognbane, var uopmærksomhed/distraktion oftest medvirkende til, at det skete (i alt 15 førere). For 6 af disse førere spillede træthed samtidig ind, og for 3 andre var det udelukkende træthed, som førte til, at de kørte over vejmidten. For 8 førere medvirkede påvirkning til, at de kørte over vejmidten.

- **Hvor skete ulykkerne:** De fleste ulykker skete på overordnede landeveje med midterafmærkning og en køresporsbredde på 3 meter og derover. De skete både i kurver og på strækninger.
- **Hvor mange dræbte/tilskadede komne:** I de 28 ulykker var i alt 87 personer involveret, heraf 61 førere og 26 passagerer. Af disse blev i alt 17 dræbt, 13 kom alvorligt til skade og 43 kom let/moderat til skade.
- **Hvilke køretøjstyper:** Af de 28 førere, som kørte over i modgående vognbane, kørte 20 i personbiler. 5 kørte i varebiler og 3 på motorcykel. Blandt de 33 modparter kørte 19 i personbiler, 8 i lastbiler, 4 i varebiler. Desuden var der en traktor og en motorcykel.



**Havarikommissionen
for vejtrafikulykker**

www.havarikommission.dk

E-mail: havarikommission@vd.dk

Telefon: 72 44 32 04

