

**INDLÆG TIL TRAFIKDAGENE 2003****Eneulykker med unge bilister**

Hugo Højgaard, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

**Baggrund og formål**

I foråret 2001 nedsatte trafikministeren en permanent Havarikommission for Vejtrafikulykker med det formål, at foretage tværfaglige undersøgelser af alvorlige trafikulykker.

Kommissionens opgave er, at skabe et mere præcist billede af omstændighederne ved alvorlige trafikulykker og at få en større viden om de faktorer, der udløser ulykkerne og forårsager kvæstelserne. Det endelige mål er, at anvende denne nye viden til at forebygge trafikulykker og skader.

Som første tema har kommissionen analyseret ”Eneulykker med bilister under 25 år”.

Baggrunden for valget er en række alvorlige ulykker med dødelig udgang og den megen fokus på unge trafikanter.

I 2001 blev 431 personer dræbt på de danske veje. 103 blev dræbt i ulykker, hvor unge bilister var indblandet. En fjerdedel af ulykkerne med de unge var eneulykker, hvor 30 blev dræbt.

De yngste mandlige bilisters ulykkesrisiko er 8 gange højere end middelaldrende mænd pr kørt km. Denne høje ulykkesrisiko træder også tydeligt frem i Havarikommissionens undersøgelse.

Målet med Havarikommissionens indlæg til trafikdage er at præsentere resultaterne af analysen.

**Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde**

Hver gang der sker en ulykke inden for det valgte tema i et valgt område, tilkalder den vagthavende betjent også bilinspektøren til ulykkesstedet. Politiet og bilinspektøren foretager en grundig optegning af spor og placering af køretøjer på stedet, tager billeder og foretager afhøring af implicerede og vidner. Politiet varsler Havarikommissionen om ulykken inden for 24 timer.

Inden for få dage efter ulykken er sket, foretager kommissionen selv en supplerende undersøgelse af ulykkesstedet og implicerede køretøjer. Herudover foretages interviews af implicerede førere, passagerer, vidner, politi- og redningsfolk. Det er vigtigt at undersøgelsen af ulykkesstedet samt interviewene af de implicerede foretages hurtigst muligt efter ulykken. Derved er sporene stadig synlige og de implicerede husker hændelsen mest detaljeret og umiddelbart.

Materialet der lægges til grund for analysen omfatter:

- politirapporten (indeholdende bilinspektørens rapport, afhøringsrapporter, gerningsstedsundersøgelser og evt. obduktionsrapport)
- vejtekniske data (tegninger, udtræk om eventuelle tidligere ulykker på stedet, trafikmængde og -fordeling og evt. hastighedsmålinger)
- køretøjstekniske data (køretøjets alder, tilstand, sidste syn etc.)
- Havarikommissionens besigtigelsesrapport (opmåling og -tegning af stedet, samt billedmateriale)

- interviewsrapporter
- skadestuerregistreringer (evt. analyse af blodprøver).

Med baggrund i ovenstående materiale udarbejder én fra hver deltagende faggruppe i kommissionen en rapport, der indeholder en beskrivelse og en analyse af hændelsesforløbet. Analysen foretages ud fra en model, der lægger vægt på trafikantens informationsbehandling lige før ulykken sker.

Havarikommissionens medlemmer samles og udarbejder på baggrund af de enkelte fagpersoners rapporter en samlet ulykkesrapport for hver ulykke. Når alle ulykkesrapporter foreligger sammenfattes de til en endelig temarapport, der vurderer og sammenholder eksisterende viden om det aktuelle tema, fastlægger ulykkesfaktorer og skadesfaktorer, samt opstiller mulige løsninger og anbefalinger.

### **Det empiriske grundlag**

Havarikommissionen har indsamlet materiale fra 32 ”Eneulykker med bilister under 25 år”. I disse ulykker blev 13 personer dræbt og 47 kvæstede, Halvdelen af ulykkerne skete i weekenden.

### **Resultater**

I de 32 ulykker kan førernes risikovillighed opdeles i tre grupper:

- fører der normalt overholder færdselsreglerne
- fører der periodisk er risikovillige
- fører der generelt er risikovillige.

Køreturens formål kan opdeles i 4 grupper:

- til og fra arbejde, skole eller fritidsaktiviteter
- til og fra besøg
- til og fra fest
- leg eller vise bil frem.

Når ulykkerne opdeles efter turformål og sammenholdes med risikovilligheden træder nogle markante forskelle frem, som nærmere vil blive uddybet på Trafikdagene.

De hyppigste ulykkesfaktorer er for høj hastighed, manglende opmærksomhed på selve kørslen og alkohol. De hyppigste skadesfaktorer er manglende anvendelse af sikkerhedssele, hvor 8 ud af 10 dræbte kunne været reddet, hvis de havde anvendt sikkerhedssele og 8 ud af 10 ulykker er blevet alvorligere på grund af faste genstande som træer, master, mure m.v.

### **Forslag til emneindplacering**

6. trafiksikkerhed, trafikteknik og trafikinformatik.

Hugo Højgaard  
Sekretariatsleder