

Technical University of Denmark



Sammenhæng mellem hastighed og uheld

Lyckegaard, Allan

Published in:
DTF's elektroniske nyhedsbrev

Publication date:
2010

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Lyckegaard, A. (2010). Sammenhæng mellem hastighed og uheld. DTF's elektroniske nyhedsbrev, (december).

DTU Library

Technical Information Center of Denmark

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Sammenhæng imellem hastighed og uheld

De seneste års hastighedskampagner, senest med "Mit hjem – din fart?", har ikke været lanceret uden grund. For høj hastighed er stadig medvirkende til en stor del af trafikdrabene. En hollandsk gennemgang af litteraturen dokumenterer igen, at jo højere hastigheden er, jo højere risiko er der for trafikuheld og jo højere risiko er der for at uheldet medfører personskade eller i værste tilfælde trafikdrab.

Af Allan Lyckegaard, DTU Transport

Når der sker et trafikuheld, er der ofte mange medvirkende faktorer som f.eks. isglatte veje, tåge, regn, mørke eller førerens manglende opmærksomhed. Ofte er det svært at afgøre hastighedens rolle i uheldet, men det er efterhånden blevet påvist i megen forskning, at risikoen for uheld er væsentligt forøget ved høj hastighed. Hastigheden påvirker både risikoen for uheld og alvorligheden af uheldet.

Hastighedens betydning for uheldsrisikoen

Når hastigheden sættes i vejret øges både den strækning, som bilen kører inden føreren reagerer, og bilens bremselængde. Under normale omstændigheder er en persons reaktionstid omkring 1 sekund fra det øjeblik faresituationen opdages til der trykkes på bremsepedalen, dvs. jo højere hastigheden er, jo længere kører bilen i dette tidsrum og ligeledes vil bremselængden forøges, når hastigheden er højere. Generelt gælder det, at en fordobling af hastigheden medfører en firedobling af bremselængden. Der er flere faktorer der spiller ind, end blot disse to, og man har fundet at sammenhængen mellem hastighed og uheldsrisiko følger en potensfunktion, dvs. at på en vej hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t fordobles risikoen for uheld ved en hastighed på 65 km/t, firedobles ved 70 km/t og tidobles ved 75 km/t. Ved en sammenligning med kørsel under påvirkning af alkohol viser det sig at denne øgning i risiko kan sammenlignes med risikoen ved en alkoholpromille på henholdsvis 0.5, 0.8 og 1.2.

Uheldsrisikoen er dog ikke lige stor for alle typer af veje. 100 km/t på en motorvej er mindre farligt end 100 km/t på en landevej eller en byvej. Dette skyldes at en motorvej er konstrueret til disse høje hastigheder og at der her kun kører personbiler og lastbiler. Landeveje og byveje er derimod konstrueret til meget lavere hastigheder og trafikken er mere kompleks, da både fodgængere, cyklister og biler er til stede.

Hastighedens betydning for uheldets omfang

Alvorligheden af et uheld er også koblet til hastigheden. En stigning i gennemsnitshastigheden på 1 % på en vejstrækning resulterer i en stigning på 2 % i antal personskadeuheld, 3 % i alvorlige personskadeuheld og 4 % i antal trafikdræbte. En kollision imellem to biler ved 80 km/t har 20 gange større risiko for at resultere i et trafikdrab end en kollision ved 30 km/t.

Bilproducenterne har i dag stort fokus på sikkerhed og leverer biler med både airbags og stødpudezoner i bilens front, som kan mindske de kræfter som bilens fører og passagerer påvirkes af ved en kollision. Fodgængere er ikke på samme måde beskyttet og er derfor mere sårbare ved kollision med en personbil. Rammes en fodgænger af en bil med 30 km/t er der 5 % risiko for at fodgængerens bliver dræbt. Ved 50 km/t er denne risiko 45 % og ved en kollisionshastighed på 65 km/t bliver 85 % af alle fodgængere dræbt.

Oplevelsen af at blive ramt med 50 km/t er svær at forestille sig, men det svarer faktisk til at hoppe ud fra 4.sals højde.

Relativt små reduktioner i hastigheden kan altså spare samfundet for mange trafikuheld og trafikdrab, uden det går væsentligt ud over mobiliteten.

Kilde: SWOV (2009) SWOV Fact Sheet: The relation between speed and crashes. Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Faktaboks

- Uheldsrisiko for alkoholpåvirkning og hastighedsovertrædelser på en vej med hastighedsgrænse på 60 km/t.

