



DanCrash erklæring DC6096

Rønnei-sagen

Forsæt eller uansvarlighed?

Opdrag

- om du kan/vil lave en erklæring om forløbet på motorvejen isoleret set, hvor du på grundlag af din rekonstruktion, de tekniske spor og vidneudsagn siger noget om det var et uheld eller en forsætlig handling? Fx hvad taler for det var et uheld, og hvad taler for det var en forsætlig handling.

Indholdsfortegnelse

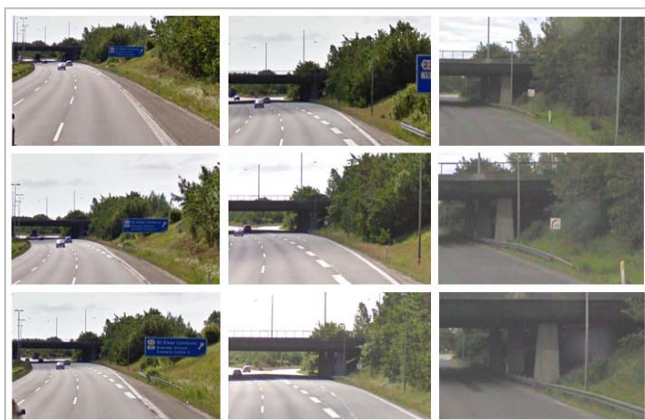
Opdrag	1
Konklusion	1
Appendiks	1
Turen.....	2
Forudsætninger.....	3
Afkørslen.....	3
Muligheder	3
Kantpæl.....	4
Muligheder	4
Lygtepæl	5
Muligheder	5
Vejværn.....	6
Muligheder	6
Forløbet.....	7

Konklusion

Turen indenfor det kendte og dokumenterede område er kendetegnet foruden ved det dramatiske tillige af flere steder, hvor der har været truffet valg.

En teknisk gennemgang af disse steder og de muligheder, der fandtes, er gengivet på de følgende sider.

Appendiks



I sidste afsnit - "Forløbet" - er der foretaget et udokumenteret gæt, der ikke tidligere er beskrevet eller ytret. Når det medtages forbeholdet til trods skyldes det primært to forhold:

De øvrige (fra-)valg der træffes på turen indikerer en målrettet kørsel "uanset konsekvenser". Det var derfor logisk at fortsætte kørslen på samme vis.

Broen er dertil erkendelig på lang afstand, og vil derfor kunne udgøre et anvendeligt fikspunkt for kørslen.

Turen

Der er under turen truffet nogle valg, som for det rationelt tænkende menneske synes uforklarlige. DanCrash har ingen trafikpsykologiske kompetencer, men vi kan via rekonstruktionen "standse" bilen undervejs gennem turen, og derved vise de valg - eller fravalg - der er truffet.



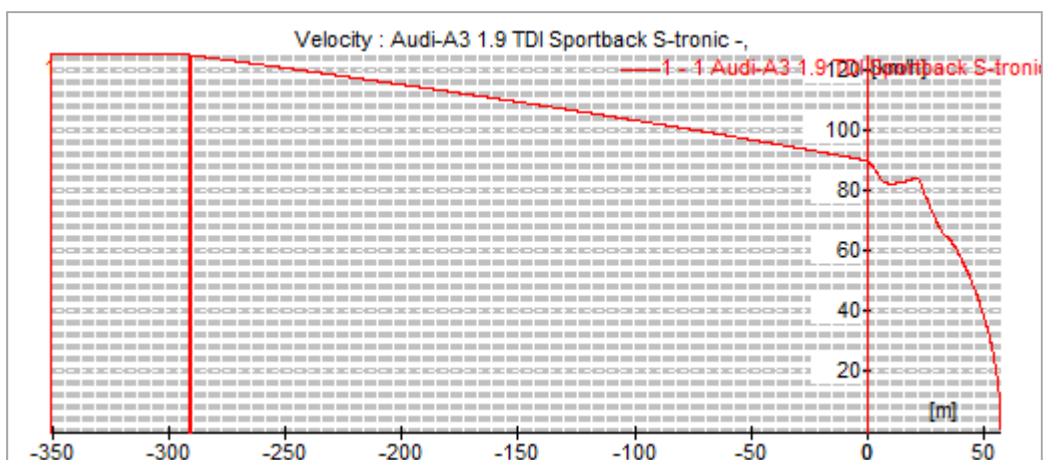
Turens første del foreligger uoplyst ud over vished for, hvor turen er startet. Turens sidste ca. 300 meter kendes ud fra såvel vidneudsagn som fra diverse påkørsler og spor, som værende sket i nødsporet samt - da dette ophører - helt eller delvist i græsrabatten.

Første valg der skulle gøres indenfor det her betragtede forløb er derfor, om der skal fortsættes ad motorvejen mod Amager, eller man skal benytte afkørselsvejen mod Havnen, hvor sidste mulighed blev valgt.



Valget kan beskrives som "resolut", idet flere vidner beskriver forsøg på overhaling, der grundet lastbil i 2. vognbane erstattes af en "inderhaling" i nødspor, og at samme beslutsomhed nyder fremme ved senere valg.

Forudsætninger



Hastighedsforløbet er indsat startende ved 125 km/t og sluttende ved kollisionen mod brodækket med 90 km/t.

Der er i virkeligheden variationer herfra, idet hastighedsændringerne er mere markante ex. ved påkørsel af lysmasten, og hastighedsangivelsen og dermed tidsangivelsen bliver derfor med en margin.

Afkørslen



Her er ca. 7 sekunder til kollisionen, hastigheden er ca. 115 km/t.

Der ses en lige linje fremad ad afkørslen, mens en fortsættelse ad motorvejen mod Amager ville forudsætte et snarligt vognbaneskift.

Valget af placering må derfor betegnes som forsættlig.



Muligheder

Retningsændring; der er alle muligheder for at komme tilbage på motorvejen og vælge kørebane.

Bremssning; Bilen kan bremses ned til stilstand på 67 meter.

Kantpæl



Kantpæl $\frac{55}{3}$ stod på tidspunktet for bilinspektør Sten Brink' s undersøgelse uberørt af kørslen.

Hvis en kantpæl køres over uden at være ramt af hjul, vil dette efterlade spor, dels i form af ridser, dels idet deformationen vil efterlade lyse spor i plastiken.

Ingen af disse tegn genfindes, hvorfor det udelukkes, at kantpælen er kørt over.



Den "direkte" vej mod broen bliver derfor tydelig efter passage af kantpælen, idet kørslen her efter er i grøft / rabat uden forsøg på at komme tilbage til afkørslen.

Muligheder

Der er således taget et aktivt valg, der ikke er initieret af kollision eller andre ydre påvirkninger.

Lygtepæl



Situationen ca. 3½ sekund inden kollisionen.
Hastigheden er godt 100 km/t.

Der bliver ikke foretaget nogen handling af en karakter der medfører sporafsætning, for at undgå kollision med lygtepælen.

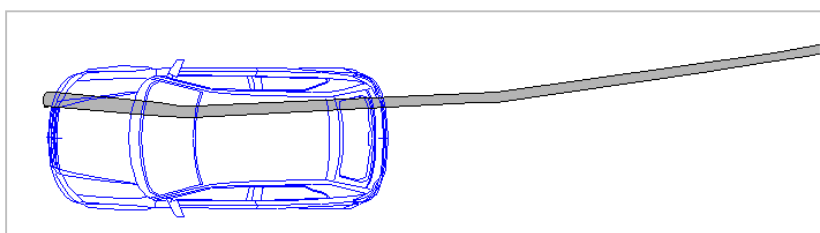


Illustration af kollisionen med lygtepælen.



Muligheder

Retningsændring; mulighed for retningsændring er minimeret, idet lygtepælels inert i vil besværliggøre drejningen, idet styretøjsdele kan være beskadiget, og idet bilen nu kører på græs/jord.

Bremsning; Med den ringere friktion på græs/jord vil det kræve ca. 80 meter at stoppe helt.

Det er således fortsat muligt helt at undgå kollisionen med broen.



På foto til venstre ses blandt andet, at bilen holder en konsekvent retning med broen, idet fører har undgået vejrøret ved skiltet og jf. side 4 den efterfølgende kantpæl 55/3.

Vejværn



Med under 3 sekunder igen inden kollisionen sker sidste valg, idet vejværet, der afskærmer mod den vestlige bropille, skal forceres enten højre eller venstre om.

Der fortsættes højre om, og dermed i samme retning som hidtil i det kendte forløb



På foto til venstre ses det intakte vejværn samt skiltet med anbefalet hastighed, og på foto til højre, som optaget af bilinspektør Sten Brink, ses det ved færdselsuheldet deformerede vejværn samt skiltet.

Den store gule "prik" markerer hvor masten stod.
De gule streger markerer køresporene efter Audi' en.

Muligheder

Retningsændring; mulighed for retningsændring er fortsat minimeret, og den her opståede retningsændring antages sket som følge af kollision med vejværet, og ikke som en bevidst handling begået af fører.

Bremsning; det kræver fortsat ca. 80 meter at bremse helt, og kollisionen er derfor uundgåelig, om end en bremsning vil medføre en kollision, der på ingen måde kan forventes at være dødelig.

Det bør bemærkes, at vejværet er deformeret så det er flyttet væk fra vejen. Det er således ikke muligt, at bilen har haft en retning "tilbage" på motorvejen.

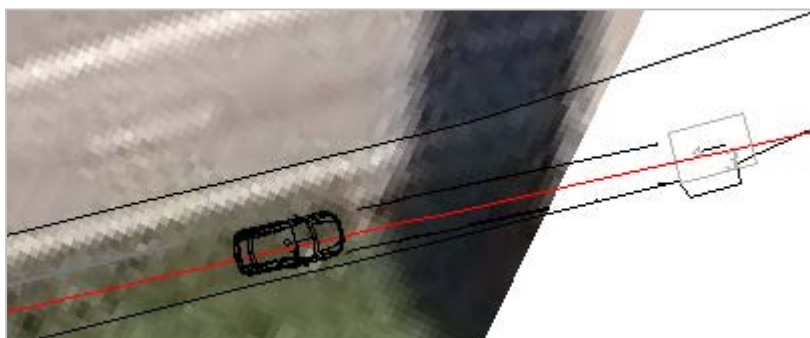
Forløbet



Hele det kendte forløb har således været langs motorvejen, på eller ved nødsporet, og uanfægtet af "forhindringer" undervejs.
 De aktive valg der har været mulige for at undgå det tragiske udfald, er således fravalgt.

Eneste punkt hvor kurven knækker er vist ovenfor, og er initieret af vejvænet.

Et "logisk" videre intentioneret forløb kunne derfor være dette:



I programmet er indsat placeringen af første bropille, det i kørselsretningen.

Hvis det hidtidige kørselsmønster (inden sidste vejværn) var fortsat, var turen endt med kollision mod bropillen.

