

Dybdeanalyse af cyklistulykker

Ulykker mellem cyklister og biler i kryds udgør en væsentlig del af de alvorligste cyklistulykker og er derved et stort trafikikkerhedsmæssigt problem. Derfor indledte Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i 2005 en dybdegående undersøgelse af denne type ulykker.

Ulykker mellem cyklister og biler i vigepligtsregulerede kryds (uden signalanlæg) medfører hvert år mere end 130 dræbte og alvorligt tilskadede cyklister, og udgør derved knap 40 % af de dræbte og alvorligt tilskadede cyklister. Så når trafikikkerheden for cyklister skal forbedres, kan man nå langt ved at forbedre trafikikkerheden i netop denne type kryds.

Undersøgelsen

I analysen har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) undersøgt i alt 30 cyklistulykker i denne type kryds. Langt de fleste ulykker – 26 – skete på hverdage i dagtimerne i tørt føre, og kun 3 ulykker skete i mørke.

HVU har i alle 30 ulykker vurderet, hvorfor og hvordan ulykken og personskaderne opstod. Det er bl.a. sket på baggrund af besigtigelser af ulykkestederne, interviews med de involverede trafikanter, rekonstruktion af ulykkerne i programmet "PC-Crash". På baggrund af det samlede materiale blev hver enkelt ulykke dybdeanalyseret efter en fast metodik, som kort vil blive gennemgået på trafikdagene.

Undersøgelsen af de 30 ulykker giver et billede af, at ulykkerne i stort omfang sker som følge af en trafikantadfærd, som er almindeligt udbredt i trafikken, og som oftest ikke er udtryk for bevidst distancering til færdselsreglerne. Der er snarere tale om uheldige trafikale vaner.

Karakteristisk for ulykkerne er, at i alle 30 ulykker har enten en eller begge trafikanter lavet en eller flere fejl, mens vejen, omgivelserne eller køretøjerne langt sjældnere har haft betydning for ulykkernes opståen.

Trafikantfejl

De typiske trafikantfejl var, at en trafikant ikke orienterede sig eller ikke orienterede sig tilstrækkeligt, ikke var tilstrækkeligt opmærksom eller kørte for hurtigt – enten i forhold til hastighedsgrænsen eller i forhold til den manøvre, de var i gang med.

I knap halvdelen af ulykkerne havde både cyklisten og bilisten begået en fejl. I resten af ulykkerne var fejlene cirka ligeligt fordelt mellem cyklisten og bilisten.

Andre fejl

I 4 ulykker var krydsene indrettet på en måde, så trafikanterne har haft svært ved at orientere sig eller placere sig. Forhold i omgivelserne, eksempelvis blændende sol, var medvirkende til, at 5 ulykker skete.

I 2 ulykker var udsynet i en lastbil så ringe, at chaufføren overså cyklisten. En enkelt cykel havde en defekt bremse, og en anden cykel havde en utilstrækkelig cykellygte. Fejlen havde i begge tilfælde betydning for ulykkens opståen.

Skadesmekanismer

Også andre ting har haft betydning for, hvor alvorligt cyklisterne er kommet til skade. Eksempelvis ville 4 cyklister have fået færre skader, hvis bilernes fronter havde været konstrueret på samme måde som moderne biler, som klarer en fodgænger-kollisionstest tilfredsstillende. Og 8 cyklister ville enten have overlevet eller fået færre hovedskader, hvis de havde brugt cykelhjelme på ulykkestidspunktet.

Forebyggelse

Analysen af de 30 ulykker viser, at langt det største problem i krydsulykker med cyklister handler om helt almindelige trafikanter i alle aldre, der laver relativt banale fejl under uheldige omstændigheder.

Det er derfor vanskeligt at pege på få og konkrete tiltag, som med stor sandsynlighed vil kunne forebygge ulykkerne eller deres konsekvenser. I stedet drejer HVU's anbefalinger sig om indsatser, der er rettet mod at ændre trafikanternes adfærd, hvilket er en vanskelig opgave - især fordi der generelt ikke er tale om enkle, handlingsanvisende budskaber.

Det overordnede budskab til trafikanterne er, at man skal udvise større omhu i sin færden. Da det kan tage mange år at ændre en trafikal kultur, kan man som supplement bruge tekniske løsninger, som gør det sikrere og nemmere at være trafikant.

Ved præsentationen vil HVU's anbefalinger blive gennemgået mere detaljeret.