

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Eneulykker med dræbte cyklister 2010-2019

Lotte Brædder Francke, lbf@vd.dk
Vejdirektoratet

Abstrakt

For at få mere viden om eneulykker med cyklister er der lavet en temaanalyse med eneulykker med dræbte cyklister. Da de dræbte cyklister ikke nødvendigvis er repræsentative for alle cyklister er de sammenlignet med eneulykker med cyklister med personskaade.

Baggrund og formål

Vejdirektoratets ulykkesstatistik baserer sig på politiets registreringer af ulykker og på en systematisk gennemgang af ulykkerne for at kvantificere data om de involverede og det præcise sted, hvor ulykken er sket. I statistikken findes oplysninger om mange forskellige parametre som blandet andet vejens udformning, omgivelserne, de involverede parter, deres køretøjer og en vurdering af hvor alvorlig ulykken er ift. skader på materiel og personer.

En del af ulykkerne, som sker på vejnettet, kommer ikke til politiets kendskab og indgår ikke i statistikken – det såkaldte mørketal. Vi ved, at der er mange trafikulykker med personskaade på cykel, som politiet ikke får kendskab til, og som dermed ikke registreres i den officielle ulykkesstatistik. I særlig grad kan det være en udfordring for politiet at få kendskab til eneulykker med cyklister.

I Danmark er der særligt fokus på dødsulykker med et tæt samarbejde mellem Politi og vejmyndigheder, der sikrer at alle dødsulykker bliver registreret. Der er derfor ikke et mørketal for dødsulykker. For at få mere viden om eneulykker med cyklister, er det interessant at se hvilke mønstre og årsagssammenhænge der kan findes i eneulykker med dræbte cyklister. Derfor har Vejdirektoratet fået Trafitec til at se på eneulykke med dræbte cyklister som en temaanalyse.

Metode

Der er trukket data fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik for perioden 2010-2019, hvor part 1 er cyklist med personskaade, hvor hovedsituationen er 0 (eneulykker), hovedsituation 7 (ulykker med parkeret køretøj) og hovedsituation 9 (ulykker med genstande, dyr o. lign.).

Derud over er der set på data fra Den Udvidede Dødsulykkesstatistik (DUS). Her er der trukket data for eneulykkerne med dræbte cyklister i hovedsituationerne 0, 7 og 9 og perioden 2010-2019. DUS var på pause i 2016, så der er ikke indsamlet supplerende data i 2016. De enkelte rapporter for hver enkelt DUS-ulykke er læst og vurderet kvalitativt. DUS-rapporterne bygger på politiets fulde rapporter, data fra Bilinspektøren samt besigtigelse af ulykkessteder foretaget af vejingeniører, sammen med politiet og evt.

kommune. Derudover er der trukket et samlet datasæt på eneulykkerne med dræbte cyklister fra DUS-databasen.

Der har i perioden 2010-2019 været i alt 52 dødsulykker. 6 dødsulykker fra 2016 indgår ikke i DUS. Der er yderligere sorteret ulykker med tog/letbane og ulykker med invalidescootere fra. Den kvalitative analyse bygger dermed på 38 dødsulykker.

Resultater

Det første afsnit er en sammenligning mellem alle de politiregistrerede personskadeulykker for eneulykker med cyklister. Det er for at se hvor dødsulykkerne og de øvrige personskadeulykker ligner hinanden, og hvor de peger i forskellige retninger.

Dernæst kommer afsnit med ulykkes- og skadesfaktorer fra den kvalitative analyse, og en opsamling for de væsentligste forhold ved dødsulykkerne.

Sammenligning af øvrige personskadeulykker og dødsulykke for eneulykker med cyklister

I de 10 år fra 2010 til 2019 har politiet registreret 728 eneulykker med dræbte og tilskadekomne cyklister i trafikken i Danmark. I løbet af de 10 år er der 52 dræbte, 478 alvorlige skader og 205 lette skader, i alt 735 personskader. Det er disse tal som er med i dette afsnit.

Eneulykker med cyklister sker oftest i tidsrummet om eftermiddagen fra 14.00-18.00, og de er færrest om natten både for dødsulykkerne og de øvrige personskadeulykker.

Der sker flest eneulykker med cyklister i byzone – både dødsulykker og øvrig personskade.

Der bliver registreret flest øvrige personskadeulykker med cyklister, hvor der ikke er cykelfaciliteter (ikke sti), mens der er lidt flere dødsulykker på steder med stifaciliteter.

De fleste eneulykker med øvrig personskade og dræbte sker ved dagslys.

For hovedsituationerne er der flest dødsulykker registreret i hovedsituation 0 (eneulykker), men for de øvrige personskader i langt højere grad er hovedsituation 7 (påkørsel af parkeret køretøj).

For dødsulykkerne er gennemsnitsalderen noget højere end for de øvrige personskadeulykker. For dødsulykkerne er der flest i aldersgruppen 75+, mens der for de øvrige personskadeulykker er flest politiregistrerede ulykker i aldersgruppen 45-54 år.

For dødsulykkerne er der en klar overvægt af mænd, men billedet er ikke lige så entydigt når der sammenlignes for de øvrige personskadeulykker.

I forhold til alkoholpåvirkning, så er langt de fleste cyklister, som er involveret i eneulykker skønnet ædru, og det gælder både dødsulykkerne og de øvrige personskadeulykker.

I forhold til hjelmbrug så er der flest uden hjelm i eneulykkerne (39 %), mens ca. 30 % kørte med hjelm, og de sidste 31 % er uoplyst, for dødsulykkerne er der ca. samme andel, som bruger hjelm, mens der er en højere andel registreret uden hjelm, men til gengæld er andelen af uoplyst lidt mindre.

Ulykkesfaktorer og skadesfaktorer for eneulykker med dræbte cyklister

I dette afsnit ses der kun på dødsulykkerne for eneulykker med cyklister. Disse ulykker er vurderet kvalitativt. Som beskrevet tidligere er bygger den kvalitative analyse på i alt 38 dødsulykker.

I forbindelse med DUS vurderes der ulykkesfaktorer og skadesfaktorer for de enkelte ulykker, som udpeges ud fra de tilgængelige oplysninger. Faktorerne knyttes til trafikanten, vej og omgivelser eller køretøjet alt efter hvilke faktorer, som vurderes at have haft betydning for at ulykken skete. For de 38 dødsulykker er der knyttet i alt 71 ulykkesfaktorer.

Ulykkesfaktorer er forhold, der vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for ulykkens opståen. Hvis en ulykkesfaktor ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

Tabel 1 – ulykkesfaktorer for eneulykker med dræbte cyklister

	DUS rapport	Ulykkesfaktor
Trafikanter	0	Hastighed > grænse
	9	Hastighed i øvrigt
	2	Placering forkert
	5	Manøvre/reaktion mang./forkert
	11	Opmærksomhed mang./utilstræk.
	6	Orientering mang./utilstræk.
	1	Chancebetonet kørsel
	8	Påvirket tilstand
	4	Fysisk tilstand svækket
	1	Uligevægtig sindstilstand
Vej og omgivelser	4	Vejudformning uhensigt
	2	Rabatudformning uhensigt
	5	Afmærk./skilt mang./misvis.
	2	Vedligehold manglende
	3	Genstande på kørebanen
	1	Vejr, føre m.m.
Køretøj	2	Bremser
	1	Styretøj
	1	Dæk
	2	Lys/refleks
	0	Spejldstilling
	1	Belæsning
	0	Udsyn
	71	Antal i alt

I 28 af de 38 ulykker er der tilknyttet en ulykkesfaktor til trafikanten. Som det kan ses i Tabel 1 er der flest faktorer knyttet til trafikanten. Det gælder manglende opmærksomhed, som er knyttet til 11 ulykker, derefter kommer hastighed i øvrigt, som er knyttet til 9 ulykker, og påvirket tilstand i 8 ulykker.

I de 10 ulykker, hvor der ikke er knyttet en ulykkesfaktor til trafikanten, er 9 ud af 10 sket i byzone og for 5 ud af 10 har der ikke været cykelsti eller cykelbane på ulykkesstedet. I 4 ud af de 10 ulykker er der slet ikke er valgt en ulykkesfaktor.

Faktorer knyttet til vej og omgivelser er blandt andet manglende/misvisende afmærkning/skiltning, uhensigtsmæssig vejudformning og genstande på kørebanen. I forhold til faktorer for eneulykker med andre køretøjer, så spiller vej og omgivelser en forholdsvis stor rolle i eneulykker med dræbte cyklister.

Faktorer knyttet til køretøjet spiller også en større rolle for eneulykker med dræbte cyklister end for dødsulykker generelt. For 5 ud af 38 dødsulykker, er der knyttet en faktor til køretøjet. Der er 22 ulykker hvor der ikke er fundet fejl på cyklerne, men der er også 10 ulykker hvor der mangler oplysninger. Der er 5 ulykker hvor der fejl på køretøjet, og i alle 5 ulykker er det valgt som en ulykkesfaktor.

Skadesfaktorer er forhold, der vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for personskadernes omfang og alvorlighed. Hvis en skadesfaktor ikke havde været til stede under ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ville have været mindre alvorlig.

Tabel 2 – skadesfaktorer for eneulykker med dræbte cyklister

	DUS rapport	Skadesfaktorer
Trafikanter	20	Hjelm
	3	Hastighed
Vej og omgivelser	4	Faste genstande
	3	Skråning
	1	Autoværn
	31	Antal i alt

Af skadesfaktorer er manglende hjelmbrug fastsat som faktor i 20 ud af de 38 dødsulykker. Hastighed er fastsat som skadesfaktor i 3 ulykker. For vej og omgivelser er faste genstande og autoværn vurderet at forværre skaderne i 5 ulykker, og udformning på skråninger er vurderet at have været medvirkende til at gøre ulykken mere alvorlig i 3 ulykker.

Andre forhold ved dødsulykkerne

Vejarbejde - Der er 5 dødsulykker, hvor der er registreret vejarbejde i forbindelse med eller i nærhed til ulykken. Heraf er der 4 af de 5 dødsulykker, hvor der er valgt i ulykkesfaktor, som kan relateres til vejarbejdet med hhv. vejudformning, afmærkning og rabat. Den ene dødsulykke, hvor der ikke er valgt en ulykkesfaktor der kan relateres til vejarbejdet, er der tvivl om hvorvidt at afmærkning har været placeret korrekt.

Motionister – I 7 ud af 38 ulykker er det vurderet, at det var en motionstur. Heraf var 6 på racercykel og 1 på mountainbike. Ulykkesfaktorerne er forskellige og fordeler sig på 2 ulykker med manglende opmærksomhed, 2 ulykker med hastighed i øvrigt, 2 med forkert placering. Derudover er det også andre ulykkesfaktorer der kan være tilknyttet disse ulykker. I alle 7 ulykker var der anvendt hjelm og alle er mænd i alderen fra 55 til 75+ år.

Mørke og påvirket - I 8 dødsulykker, er ulykkesfaktoren påvirket tilstand valgt, alle i forhold til spiritus. Af de 8 dødsulykker, så er 6 sket i mørke og 2 i dagslys.

Parkeret køretøj - Der har i alt været 9 dødsulykker med påkørsel af parkeret køretøj (heraf 2 hvor en dør bliver åbnet i den parkerede bil). Ud af de 9 ulykker, så har 4 været med racercykler, 2 elcykler, 2 almindelige cykler og én uoplyst. For 7 af ulykkerne har manglende opmærksomhed været ulykkesfaktor og for 2 ulykker er manglende orientering en ulykkesfaktor.

I forhold til vej og omgivelser, så har 7 ud af de 9 ulykker været på vejbane uden stier eller cykelbane. De to ulykker, hvor der var sti, var begge i byzone. Der har været 2 ulykker i landzone, hvor begge var uden sti eller cykelbane.

Vejens forståelighed – Der er 8 ulykker, hvor der er registreret at vejen/stiens forløb er tvetydig/uforståelig. For de 8 ulykker er der en ulykkesfaktor med veje og omgivelser i 7 ulykker. 3 er i forhold til afmærkning og 4 er i forhold til vejudformning.

Der kan findes forhold ved dødsulykkerne, som må antages at være gældende for eneulykker med cyklister generelt. Vejen og dens omgivelser har indflydelse på en del af eneulykkerne, hvor at afmærkning og skiltning, samt genstande på vejen kan være medvirkende til at ulykken sker. Det gælder blandt andet ved vejarbejde. Trafikanterne er også medvirkende til at ulykkerne sker, som f.eks. ved uopmærksomhed/manglende orientering og hastighed i forhold til manøvre, som f.eks. kan være svingning, overhaling, kørsel i kurver mv.

I dødsulykkerne er mørke og faktoren påvirket tæt knyttet. Det ser dog ikke ud til, at der er en høj grad af påvirkede blandt eneulykkerne med cyklister, hvilket også ser ud til at være tilfældet for de øvrige personskadeulykker, men det hænger nok i højere grad sammen med at det er en type ulykker, som politiet sjældent får kendskab til.