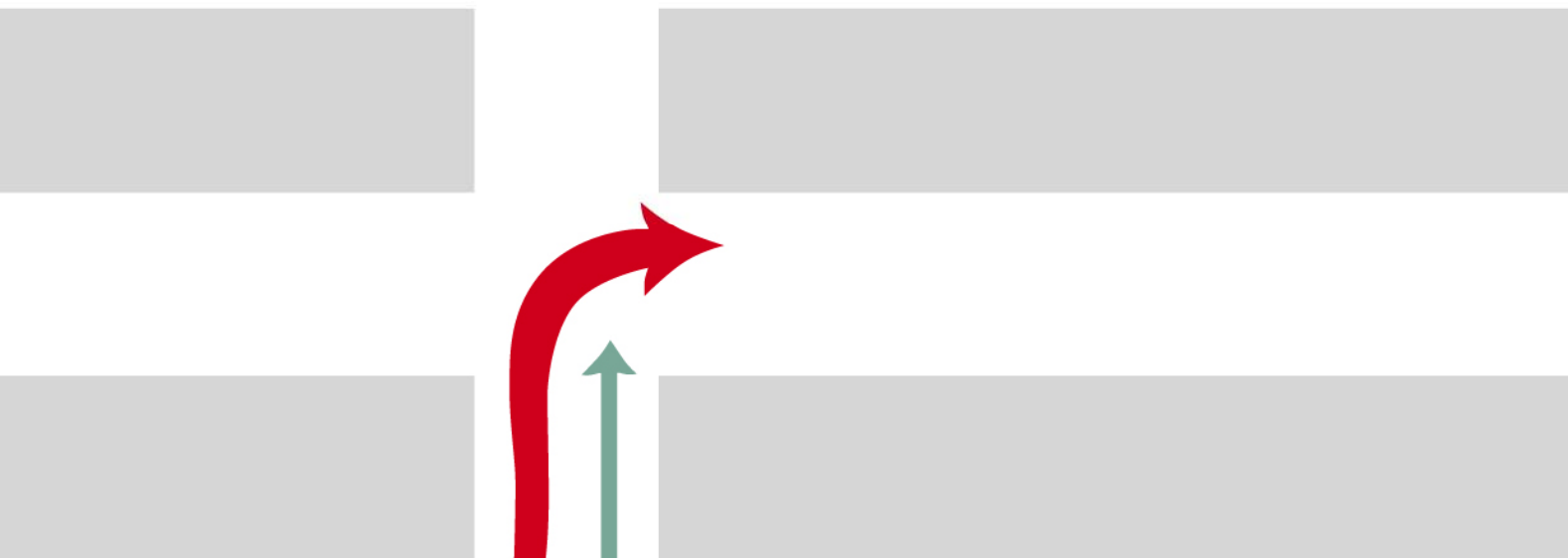


Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister i 2004



Foranalyse nr. 1, 2005
Revideret 2006

Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister i 2004



Foranalyse nr. 1, 2005
Revideret 2006

Titel: Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister i 2004
Foranalyse nr. 1

Udgivet: 2006

Layout: Ole Søndergaard

Copyright: Havarikommisionen for Vejtrafikulykker

Oplag: Kun net-udgave

Udgiver: Havarikommisionen for Vejtrafikulykker

Net ISBN: 87 – 7923 – 816 – 5

Eftertryk i uddrag tilladt med kildeangivelse

Indhold

SAMMENFATNING	7
FORMÅL	7
BAGGRUND	7
RESULTATER	7
DET VIDERE ARBEJDE	9
PERSONSKADEULYKKER 2004	10
DATAGRUNDLAG	10
PERSONSKADER	10
DE INVOLVEREDE TRAFIKANTER	11
ULYKKESTEDERNE	12
TRAFIKANTERNES ADFÆRD	14
UNDEROPDELING AF ULYKKESSITUATIONERNE	16
ANDRE FORHOLD OG KARAKTERISTIKA VED ULYKKERNE	19

Sammenfatning

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) begyndte den 1. maj 2005 indsamling af data om personskadeulykker, hvor en højresvingende lastbil havde ramt en ligeudkørende cyklist. Lastbiler er i denne forbindelse sololastbiler, lastbiler med påhængsvogn, forvogne til sættevogn og forvogne med sættevogne.

Formål

Som forberedelse til temaanalysen har HVU analyseret alle ulykker i 2004 med dræbte og tilskadekomne cyklister, hvor en højresvingende lastbil har ramt en ligeudkørende cyklist. Denne foranalyse er foretaget ved gennemlæsning af politirapporterne for de enkelte ulykker suppleret med informationer fra Vejsektorens Informations System (VIS).

Baggrund

I 2004 registrerede politiet 53 dræbte og 1376 tilskadekomne cyklister. I forhold til året før var der et fald i tilskadekomne fra 1503, men en stigning i antal dræbte fra 47. Specielt cyklistulykker er underrepræsenterede i den officielle ulykkesstatistik baseret på politiindberettede ulykker, så det reelle problem kan således være meget større, end tallene viser.

Ca. 85 % af de politiregistrerede personskadeulykker med cyklister sker i byzone, og ca. 2/3 sker i kryds. I næsten alle dødsulykker i kryds er cyklistens modpart et motorkøretøj, og ca. 2/3 af disse ulykker sker i vigepligtsregulerede kryds (kryds uden signaler).

Resultater

Antal personskader

I notatet analyseres 35 personskadeulykker mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende lastbiler. 9 cyklister blev dræbt, 20 kom alvorligt til skade og 6 kom lettere til skade i de 35 ulykker.

Krydstyper

Halvdelen af ulykkerne er sket i firbenede signalregulerede kryds i byområder, hvor hastighedsgrænsen var 50 km/t. Resten af ulykkerne er sket i firbenede kryds uden signalregulering, i trebenede kryds og i rundkørsler. 3/4 af ulykkerne i de signalregulerede kryds skete efter, at begge trafikanter havde holdt for rødt signal.

På 2/3 af strækningerne var der cykelsti eller -bane op til krydsene; i knap halvdelen af krydsene var der en eller anden form for cykelafmærkning/-anlæg i selve krydset, og i 1/3 af krydsene var der højresvingbane.

I 6 kryds var der tilbagetrukket stopstreg for bilisterne, som har til formål at gøre det nemmere for chaufførerne at se cyklisterne, når begge holder for rødt. I disse kryds havde tiltaget ikke haft betydning, enten fordi signalet viste grønt i ulykkesøjeblikket, eller fordi stopstregen var trukket mindre end de anbefalede 5 m tilbage.

Ulykkesvarianter	I 20 ulykker ramte/ramtes cyklisten af køretøjets side. I 10 ulykker påkørte chaufføren cyklisten bagfra - de fleste af disse ulykker skete i signalregulerede kryds. I 2 ulykker kørte cyklisten vinkelret ind i siden på køretøjet, der på det tidspunkt var færdig med svingningen.
Trafikanten – chauffør	I de fleste tilfælde udtalte chaufføren, at han orienterede sig i spejlene, inden han foretog højresvinget. De fleste chauffører opdagede først situationen, da ulykken var sket, mens 6 chauffører så cyklisten inden ulykken, og 1 enkelt chauffør også nåede at reagere. Hver femte chauffør var udenlandsk.
Trafikanten – cyklist	En del cyklister prøvede uden held at undvige lastbilen ved at: <ul style="list-style-type: none"> • Dreje med lastbilen til højre. • Køre bevidst ind i lastbilens dæk for ikke at ende under køretøjet. • Prøve at skubbe sig væk fra lastbilen. <p>I nogle få tilfælde var cyklistens adfærd medvirkende til ulykkens opståen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cyklistens opmærksomhed var rettet mod noget andet end trafikken. • Cyklisten kørte på cykel, selvom han/hun var lettere påvirket af spiritus. • Cyklisten kørte med for høj hastighed i forhold til omstændighederne. <p>Næsten ingen cyklister brugte cykelhjelme. De cyklister, der døde pga. hovedskader, ville dog næppe have overlevet, selvom de havde haft cykelhjelme på – de blev kørt over af lastbilen.</p>
Vej og omgivelserne	I nogle få ulykker nævnes forhold ved vejen eller omgivelserne som en mulig ulykkesfaktor: Glat vej med sne og is, regn og vand på siderude, mørke, træer og kunst mellem cyklisten og lastbilen.
Køretøjet	I 10 % af ulykkerne har bilinspektøren haft bemærkninger til køretøjet: Dårlig vedligeholdelse af køretøjet samt ting i køretøjets kabine som gjorde, at chaufføren ikke kunne se cyklisten. I 17 ulykker er der oplysninger om køretøjets indstilling af spejle. I 6 er det noteret, at lastbilens spejle var uhensigtsmæssigt indstillet, idet for meget af selve køretøjet kunne ses og dermed for lidt af området til højre for køretøjet. I 1 ulykke er det vurderet, at lastbilens spejle slet ikke kunne anvendes. Ulykkernes alvorlighed kan knyttes til de store køretøjer netop pga. deres størrelse. Mange cyklister væltede ind under køretøjerne. Hvis modparten havde været en personbil, var dette næppe sket.

Det videre arbejde

Nærværende analyse peger på en række forhold, som det er væsentligt, at Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) ser nærmere på i sin dybdeanalyse af 312-ulykker. Det drejer sig om:

- | | |
|------------------------------|---|
| Trafikanterne | <ul style="list-style-type: none">• I hvilken grad skyldes ulykkerne chaufførens manglende opmærksomhed på det relevante, og hvad tager chaufførens opmærksomhed i ulykkessituationen?• I hvilken grad skyldes ulykkerne cyklistens manglende opmærksomhed og cyklistens manglende forståelse for det farlige i situationen?• Er udenlandske chauffører overrepræsenterede i 312-ulykker i forhold til andre ulykker, og kan dette i givet fald forklares ved manglende kendskab og erfaring med den danske cykelkultur?• Hvilke skader pådrager cyklisterne sig, og hvordan kan skaderne minimeres? |
| Vejen og omgivelserne | <ul style="list-style-type: none">• Hvilken betydning har krydsets udformning, herunder cyklistfaciliteter, og hvordan ser den sikreste krydsudformning ud? |
| Køretøjet | <ul style="list-style-type: none">• Hvilken betydning har spejlenes konstruktion og indstilling for ulykkens opståen?• Hvilken betydning har indretning af kabinen for chaufførens opmærksomhed og for udsynet fra chaufførens plads? |

Der er forventning om, at de i dette notat beskrevne forhold omkring ulykkerne kan uddybes ved den dybdegående analyse. Det vil i dybdeanalysen være muligt at indhente oplysninger om de mange forhold, som ikke har været oplyst i politirapporterne.

Herudover vil HVU yderligere kunne indhente oplysninger om den tur, trafikanterne var på, og belyse trafikanternes handlinger i tiden op til ulykken. Det forventes herved, at det er muligt at afgøre, hvilken betydning de psykiske forhold har på bl.a. trafikanternes opmærksomhed og adfærd i situationen.

HVU-rapporten vil resultere i en beskrivelse af, hvorfor ulykkerne sker, og hvorfor de bliver så alvorlige. Derudover beskrives forslag til tiltag, som forventes at kunne reducere antallet af ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister.

Personskadeulykker 2004

Datagrundlag

I 2004 registrerede politiet 38 ulykker mellem en højresvingende lastbil og en ligeudkørende cyklist, hvor cyklisten enten blev dræbt eller kom til skade. De 38 ulykker er sket i 21 politikredse.

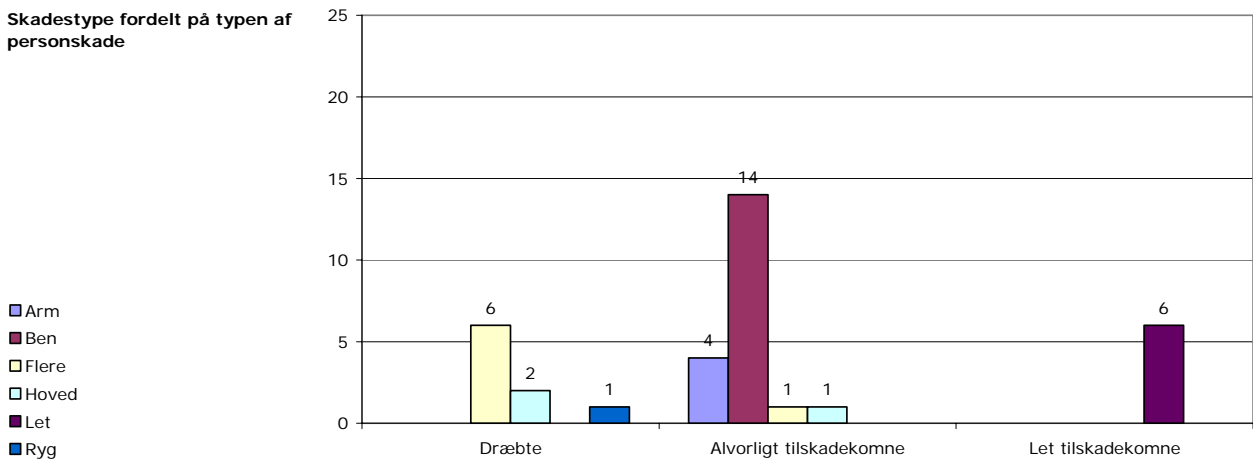
HVU anmodede i marts 2005 disse 21 politikredse om en kopi af politirapporterne fra de 38 ulykker. HVU modtog 35 politirapporter, og det er oplysninger fra disse 35 ulykker, som indgår i denne analyse.

Oplysningerne fra politirapporterne er suppleret med oplysninger fra Vejsektorens InformationsSystem (VIS).

Personskader

Der var 9 dræbte, 20 alvorligt tilskadede og 6 let tilskadede cyklister i de 35 analyserede ulykker.

Skadestype fordelt på typen af personskade

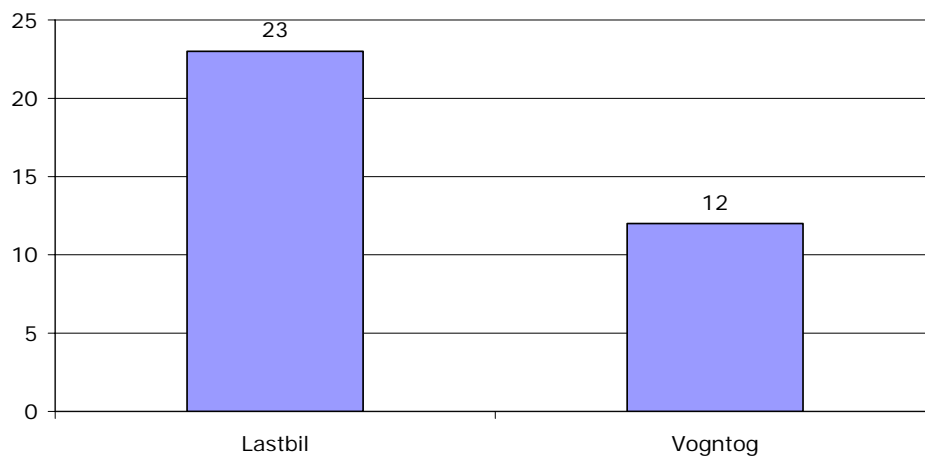


6 af de dræbte fik flere skader, og 2 døde pga. hovedskader.

I 20 af de analyserede ulykker kom cyklisten alvorligt til skade. Skader på benene (ben kørt over) optræder som den hyppigste skade, mens cyklisten i 4 tilfælde fik alvorlige skader på armene. 2 personer overlevede til trods for henholdsvis flere skader og hovedskader. 6 cyklister kom alene lettere skader. Tallene i figuren er baseret på indberetninger i VIS.

De involverede trafikanter

Køretøjstyper



22 af de højresvingende køretøjer var sololastbiler, mens der var 10 sættevognstog indblandet. Derudover var der 2 lastbiler med påhængsvogn og 1 blokvogn involveret. 3 af lastbilerne var renovationsvogne.

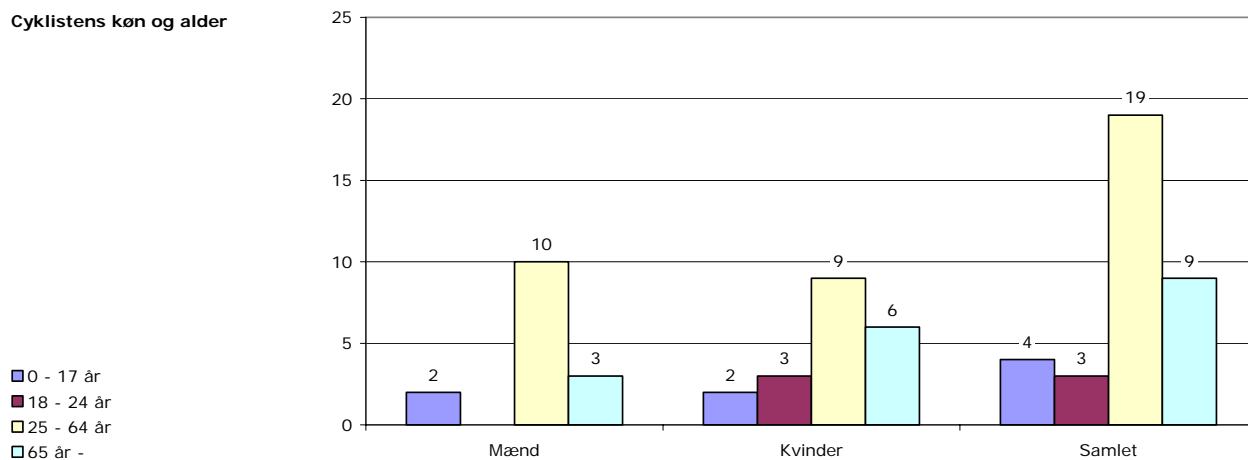
Egenvægt i kg	-19.999	20.000 - 24.999	25.000 -	Uoplyst	I alt
Lastbil	6	6	5	5	22
Sættevognstog	1	2	3	4	10
Lastbil med påhængsvogn	0	1	1	0	2
Blokvogn	0	0	0	1	1
I alt	7	9	9	10	35

7 køretøjer havde en egenvægt under 20 ton, 9 køretøjer mellem 20 og 25 ton og 9 over 25 ton. Der mangler oplysninger om egenvægten på 10 køretøjer.

Chaufførerne i de 35 analyserede ulykker var i aldersgruppen 21 – 61 år. Der var 2 kvindelige chauffører indblandet i de 35 ulykker.

8 chauffører var udenlandske. 6 chauffører kom fra Tyskland og Holland, hvor der er en del cykeltrafik, og 2 chauffører kom fra hhv. Ukraine og Letland, hvor det må formodes, at der ikke er meget cykeltrafik.

Cyklistens køn og alder

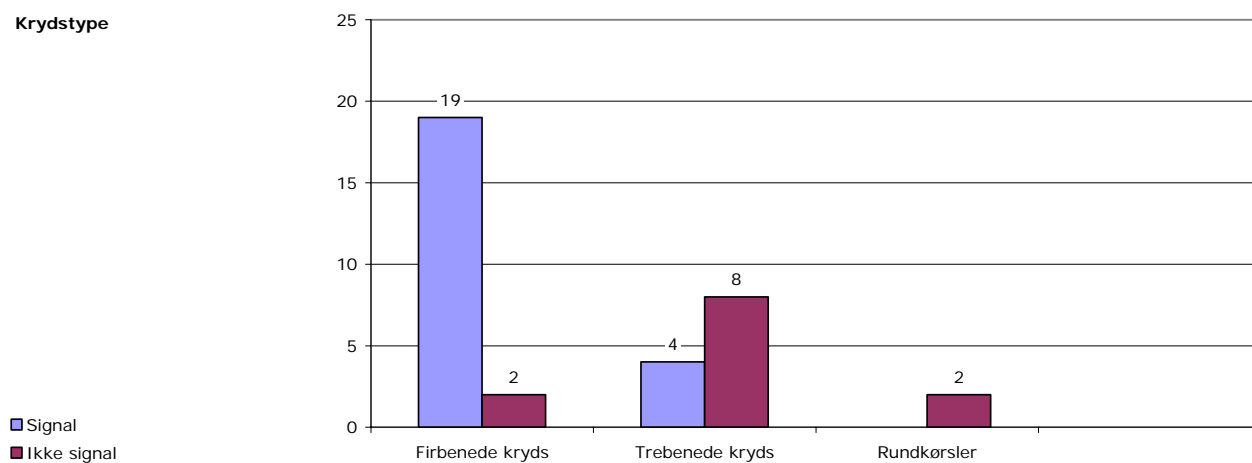


Der var 20 kvinder og 15 mænd involveret som cyklister i de 35 ulykker, og aldersfordelingen var 13 til 81 år. 4 cyklister var under 18 år, 3 cyklister var mellem 18-24 år, mens 19 cyklister var mellem 25 – 64 år, og 9 cyklister var over 64 år.

Ulykkesstederne

32 af de 35 ulykker er sket i byområder, mens 3 ulykker skete udenfor byområder.

Krydstype



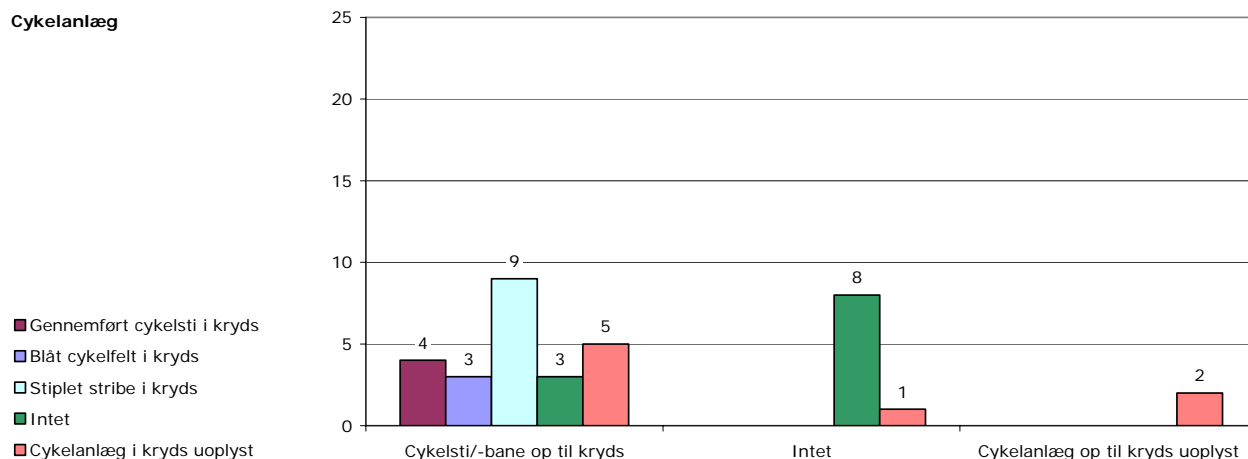
21 ulykker skete i firbenede kryds, hvoraf de 19 kryds var signalregulerede.

12 ulykker skete i trebenede kryds, hvoraf de 4 kryds var signalregulerede. I 7 af de 10 ikke-signalregulerede kryds kom lastbil og cyklist kørende ad den overordnede vej, og lastbilen skulle til højre ad en sidevej.

2 ulykker skete i rundkørsler.

I det følgende omtales cykelanlæg i og før ulykkeskrydsene. Der omtales kun den strækning, cyklisten kom fra, og den del af krydset, cyklisten havde til hensigt at fortsætte ad.

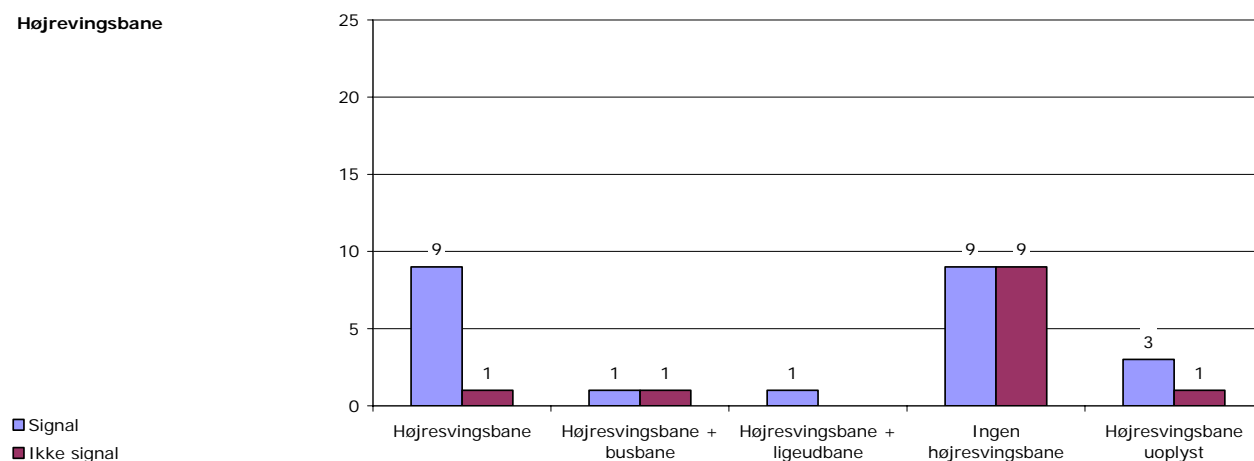
Cykelanlæg



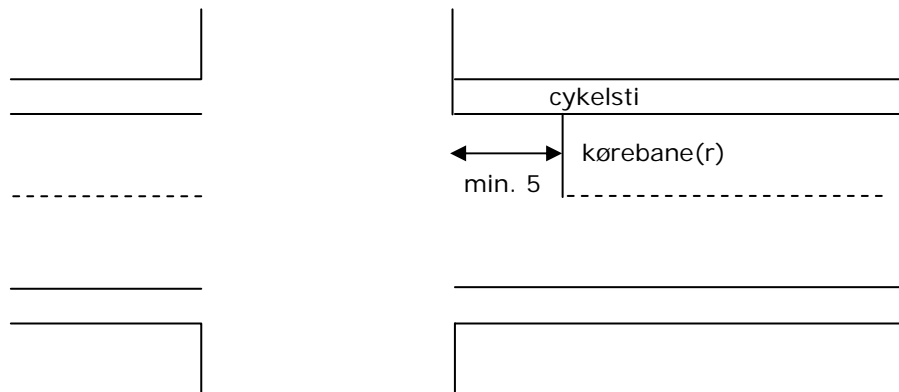
I 24 kryds var der cykelsti eller –bane op til krydset. I 12 af de 24 kryds var der yderligere cykelfaciliteter i selve krydset i form af blåt cykelfelt eller anden afmærkning. I 4 kryds var cykelstien ført igennem forbi sidevejen, hvilket vil sige, at højresvingende køretøjer skulle hen over cykelstien, når de skulle ned ad sidevejen. I 3 kryds var der ikke nogen cykelfaciliteter i selve krydset, selvom der var cykelsti på strækningen op til krydset.

9 ulykker er sket i kryds, hvor der hverken var cykelanlæg på strækningen eller i krydset. Der mangler oplysninger om forholdene i 2 kryds.

Højresvingsbane



I 13 kryds var der højresvingsbane i parternes retning, heraf var de 11 kryds signalregulerede. 3 af de 13 højresvingsbaner var kombineret med enten busbane eller det ligeudgående spor. Der var ikke højresvingsbane i 18 kryds, heriblandt de trebenede kryds og de 2 rundkørsler. Det er uoplyst, hvorvidt der var højresvingsbane i 4 kryds.

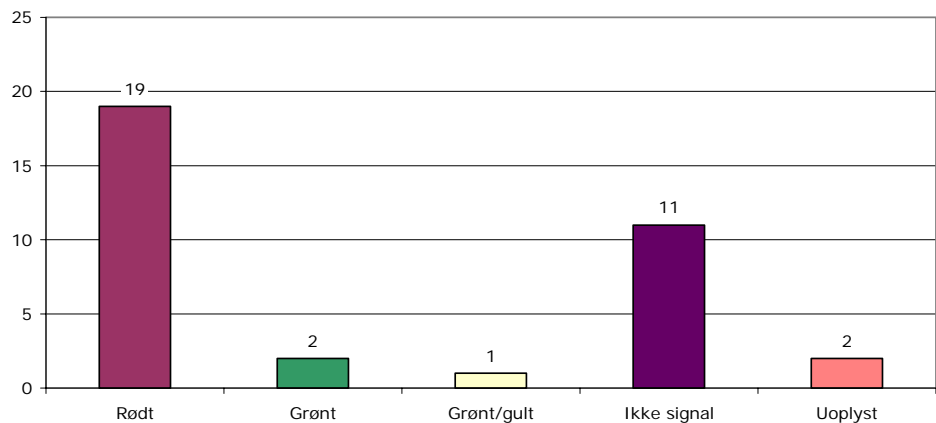


I 6 kryds var der tilbagetrasket stopstreg (se skitsen), som skulle gøre det nemmere for især lastbilchauffører, der holdt for rødt, at se cyklister, der også holdt for rødt. For at sikre, at lastbilchauffører kan se cyklisterne, bør stopstregen være trukket mindst 5 m tilbage i forhold til cyklisternes stopstreg.

I 4 kryds var stopstregen ikke trukket langt nok tilbage, hvilket betyder, at lastbilchaufføren alligevel ikke kunne se cyklisten, da begge holdt for rødt, og i 2 tilfælde havde den tilbagetrukne stopstreg ingen effekt, fordi parterne ikke holdt for rødt.

Trafikanternes adfærd

Signalvisning da trafikanterne var ved stoplinien

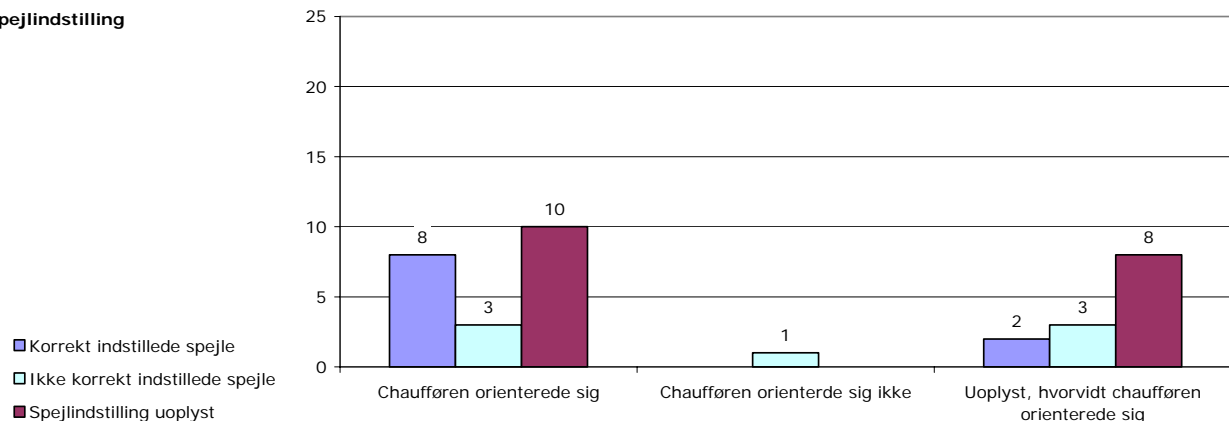


I 19 af de 23 signalregulerede kryds holdt begge parter for rødt inden ulykken. I 2 tilfælde var signalet grønt, i 1 tilfælde skiftede signalet til grønt/gult, da parterne kørte over stoplinien. Der mangler oplysninger om signalets visning i 2 ulykker. I 11 kryds var der ikke signaler.

Brug af blinklys

I flg. politirapporterne blinkede chaufføren til højre i 17 ulykker. I de fleste tilfælde bygger oplysningen alene på chaufførens eget udsagn. I 18 tilfælde mangler der oplysning om, hvorvidt chaufføren blinkede.

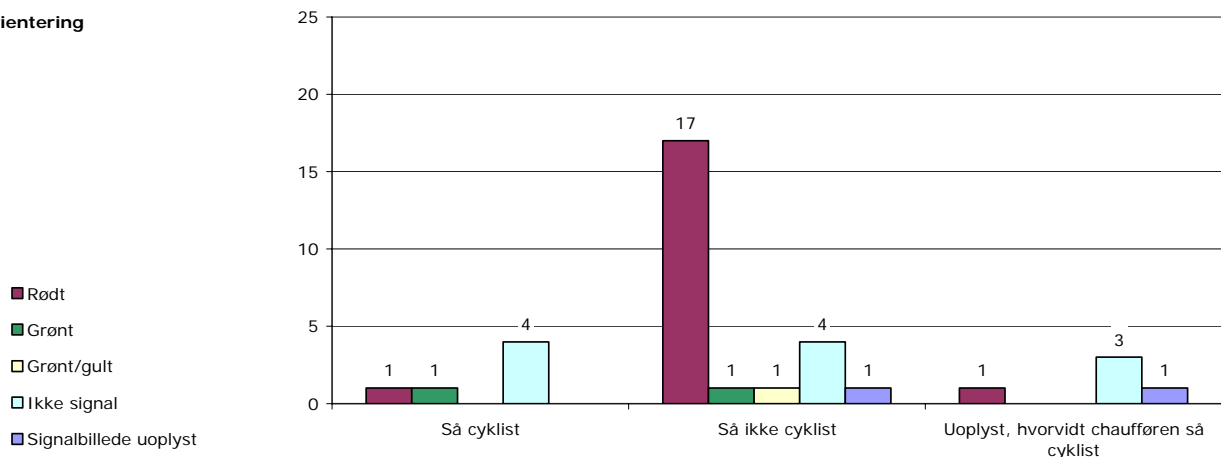
Spejlindstilling



I 21 ulykker orienterede chaufføren sig i spejlene, og i 1 ulykke indrømmede chaufføren, at han ikke havde orienteret sig tilstrækkeligt. Oplysningen bygger som regel på chaufførens eget udsagn. I 13 tilfælde mangler der oplysning om, hvorvidt chaufføren havde orienteret sig.

I 10 ulykker var spejlene korrekt indstillede, og i 7 ulykker var spejlene ikke korrekt indstillede. I de 7 ulykker kunne for meget af køretøjet ses i spejlene og dermed for lidt af området ved siden af køretøjet. I 18 ulykker er der ikke oplysninger om spejlernes indstilling.

Orientering



I 24 tilfælde så chaufføren ikke cyklisten, eller han kunne ikke huske, om han havde set cyklisten. Denne oplysning bygger på chaufførernes egne udsagn.

Kun i 1 af de 19 ulykker, hvor signalet viste rødt, havde chaufføren set cyklisten før ulykken. Chaufføren så cyklisten før ulykken i 1 af de 2 ulykker, hvor begge parter kørte mod grønt. Til gengæld så chaufføren cyklisten i 4 ud af 10 ulykker, hvor ulykken skete i et kryds uden signalregulering. I 4 ulykker er det ikke oplyst, om chaufføren så cyklisten.

Chaufførernes udtalelser er muligvis ikke altid hele sandheden, men gennemgangen af politirapporterne viser, at i mange tilfælde har chaufførerne orienteret sig uden at se cyklisterne. Muligvis så chaufførerne ikke cyklisterne, fordi spejlene ofte var forkert indstillede.

I nogle få ulykker fremgår det af politirapporterne, at chaufføren holdt for en (anden) cyklist og derefter kørte videre, dvs. at chaufføren mente, der ikke kom flere cyklister, og derfor begyndte at køre. Det drejede sig i nogle tilfælde om ældre, langsomme cyklister, som bruger længere tid på at sætte i gang end andre cyklister.

Enkelte chauffører udtalte, at de havde set cyklisten, men troede, denne ville holde tilbage.

Mange chauffører blev først opmærksomme på situationen, da et vidne råbte eller dyttede. Ét sættevognstog nåede at køre mindst 20 m, inden chaufføren opdagede ulykken. En anden chauffør så i spejlene, at noget lå bagved sættevognstøget. I begge tilfælde blev cyklisten dræbt.

Underopdeling af ulykkesituationerne

Gennemlæsning af de 35 politirapporter giver anledning til at underopdele ulykkesituationerne i 3 varianter:

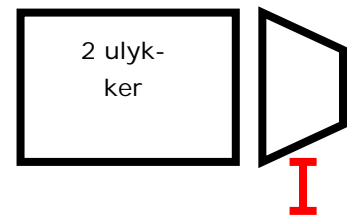
- Ulykker hvor lastbilen påkørte cyklisten bagfra.
- Ulykker hvor cyklisten kørte skråt ind i siden af lastbilen.
- Ulykker hvor cyklisten kørte næsten vinkelret ind i siden af lastbilen.



Variant 1



Variant 2



Variant 3

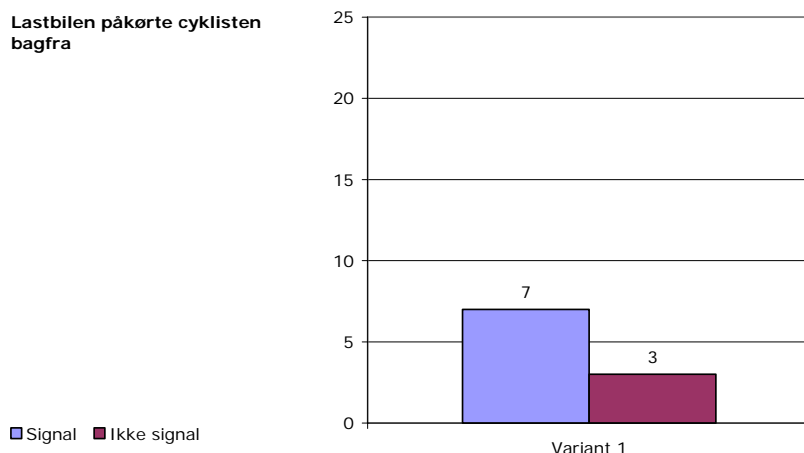
I hver tredje ulykker var cyklisten foran lastbilen, da ulykken skete (chaufføren påkørte cyklisten bagfra).

I 20 af ulykkerne blev cyklisten ramt af lastbilens højre side.

2 gange kørte cyklisten nærmest vinkelret ind i lastbilen.

I 3 ulykker har det ikke været muligt at fastlægge påkørselssituationen.

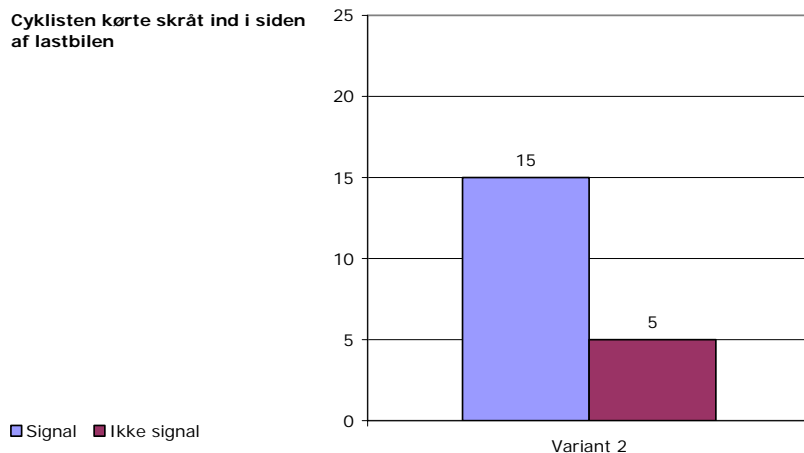
Lastbilen påkørte cyklisten bagfra



Ulykkesvariant 1 skete typisk i signalregulerede kryds, hvor begge parter holdt for rødt, og hvor der ikke var tilbagetrækket stopstreg, eller denne ikke var trukket tilstrækkeligt tilbage. I 1 ulykke var der utilstrækkelig tilbagetrækket stopstreg, og begge parter holdt for rødt, men lastbilen holdt et godt stykke foran stopstregen, og chaufføren kunne derfor ikke se cyklisten.

I flg. politirapporterne kunne lastbilens indretning i 3 af disse ulykker have været medvirkende til ulykkens opståen. I det ene tilfælde drejede det sig om en monitor, der tog udsynet, i et andet tilfælde var det en bordplade, og i det sidste tilfælde var det en bamse, som lå i forruden.

Cyklisten kørte skråt ind i siden af lastbilen



Variant 2 er sket i alle typer kryds (inkl. de to rundkørsler). Lastbilen havde ofte overhalet cyklisten på strækningen inden krydset.

I mindst 2 tilfælde, hvor der ikke var cykelsti/-bane op til krydset, prøvede lastbilen at spærre af, så cyklisten ikke kunne køre på højre siden af denne. Dette lykkedes ikke, idet cyklisten alligevel kørte ind mellem kantsten og lastbil - muligvis ved brug af fortov. Cyklisten var derfor pludselig et sted, hvor chaufføren ikke regnede med, at der var nogen, og hvor chaufføren

havde svært ved at se cyklisten i spejlene. Da lastbilen satte i gang, kom cyklisten i klemme mellem lastbilen og kantstenen.

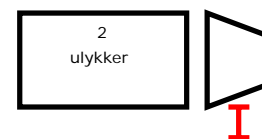
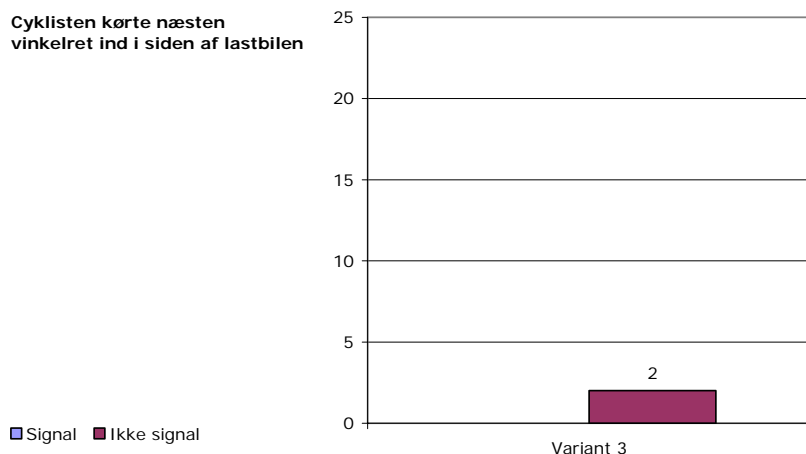
I mindst 4 ulykker prøvede cyklisten at undvige ved at dreje til højre sammen med lastbilen. Disse ulykker skete først ved sidevejens fodgængerfelt, fordi cyklisterne kom i klemme og væltede.

I andre tilfælde troede cyklisten, at chaufføren havde set ham, idet lastbilen kørte meget langsomt og måske holdt helt stille ude i krydset. Men chaufføren havde ikke set cyklisten, i flere tilfælde fordi spejlene ikke var korrekt indstillede, eller fordi der var blinde vinkler.

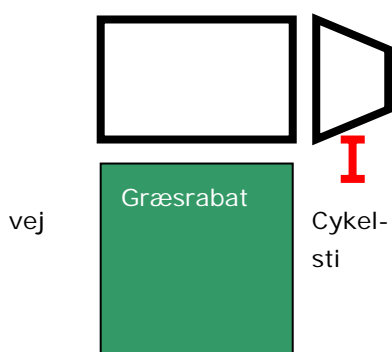
I en ulykke sket efter 1. oktober 2004, udtalte chaufføren, at han "finder de nye cyklistspejl meget dårlige og misvisende" ¹.

I 9 ulykker lavede et sættevognstog "stort sving" fra ligeudsporet, selvom der på stedet var en højresvingbane. Det er ofte nødvendigt for de store køretøjer at lave et stort sving for at kunne komme rundt om hjørnet uden at påkøre f.eks. kantsten. Svinget startede ofte med, at chaufføren drejede lidt mod venstre. I flg. cyklisterne kom det bag på dem, at lastbilen skulle til højre.

Cyklisten kørte næsten vinkelret ind i siden af lastbilen



Variant 3



kommer fra. Herved har chaufføren mulighed for at orientere sig ned ad cy-

Variant 3 ligner variant 2 en del. Forskellen er dog, at cyklisten var nærmest vinkelret på lastbilen, og lastbilen var færdig med svingningen. Et eksempel på denne situation er kryds, hvor der er langt mellem kørebanen og cykelsti, f.eks. når der er bred græsribat. Lastbilen kan nå at holde med fronten ved cykelsti uden at genere trafikken på den vej, han kommer fra. Herved har chaufføren mulighed for at orientere sig ned ad cy-

¹ Skærpede krav til lastbilernes udsyn via spejlene – eventuelt i form af montering af et særligt cyklistspejl – også kaldet blindvinkelspejl blev indført 1. oktober 2004.

kelstien. I de 2 tilfælde troede cyklisten, at han var blevet set, og lastbilen ville holde tilbage.

Andre forhold og karakteristika ved ulykkerne

Undvigemanøvrer

Mindst 4 cyklister prøvede at undvige ved at dreje med lastbilen til højre. Dette resulterede i, at de kom for tæt på lastbilen og væltede. Nogle cyklister væltede væk fra lastbilen og slap heldigt fra situationen, andre var mindre heldige og væltede ind under lastbilen/vogntoget. Denne type ulykker skete først ved fodgængerfeltet på den vej, lastbilen drejede ned ad.

En cyklist udtalte til politirapporten, at han styrede bevidst efter forhjulet på lastbilen for ikke at ende under lastbilen, da han blev klar over, at han ikke kunne undgå sammenstød.

De fleste chauffører opdagede først situationen, da ulykken var sket. Kun i 1 ulykke fremgår det direkte, at chaufføren prøvede at bremse.

I mindst 3 tilfælde prøvede cyklisten at skubbe sig væk fra lastbilen, men væltede.

Trafikanten

I nogle få ulykker tyder det på, at cyklistens adfærd var hovedfaktor eller medvirkende faktor til ulykkens opståen.

Hovedparten af cyklisterne og chaufførerne kørte med forholdsvis lav hastighed lige inden ulykken. I en enkelt eller 2 ulykker var der dog en cykelsti, der gik ned ad bakke. Her er det antydnet i politirapporten, at cyklisten kørte "i hurtigt tempo". Lastbilernes hastighed er af politiet opgivet til 5 – 30 km/t, cyklistens hastighed er af politiet vurderet til 0 - 20 km/t med de nævnte undtagelser.

I et enkelt tilfælde havde chaufføren en promille på mindst 1,02. I flg. politirapporterne blev cyklisterne i 2 ulykker skønnet lettere berusede, uden at det dog blev målt.

I mindst et tilfælde fejltolkede/fejlvurderede chaufføren situationen. Chaufføren udtalte, at han havde set en ældre cyklist og troede, han kunne nå at svinge, inden cyklisten cyklede ud i krydset.

En ældre cyklist "baksede med at få fødderne til at ramme pedalerne" og havde derfor ikke opmærksomheden på trafikken. I et enkelt tilfælde udtalte et vidne, at chaufføren snakkede med en passager, og derfor ikke havde opmærksomheden på trafikken.

I en enkelt ulykke omtales en mobiltelefon. Et vidne påstår, at den afdøde cyklist talte i mobiltelefon. Dette er dog ikke bevist.

Ingen cyklister brugte cykelhjem. 2 cyklister blev dræbt, og 1 kom alvorligt til skade pga. hovedskader. De 2 dræbte cyklister ville dog næppe have overlevet, selvom de havde haft cykelhjem på, da de blev kørt over af lastbilen.

Vej og omgivelser

I et enkelt tilfælde er det nævnt, at det var glat med sne og is. 1 ulykke skete i mørke på en gågade, hvor der var træer og kunst mellem den del af gågaden, cyklisten kom fra, og den del hvor lastbilen kom fra. I en enkelt ulykke nævnes det, at chaufføren ikke kunne se cyklisten gennem sideruden pga. regn.

I én ulykke nævnes ujævn cykelsti og i en anden dårlig afmærkning, men det fremgår ikke direkte, om disse forhold har haft betydning for ulykken.

I få tilfælde har en cyklist muligvis slået hovedet på en kantsten.

Køretøjet

Bilinspektionen har været tilkaldt i 10 ulykker, og der var alvorlige bemærkninger i 4 tilfælde. Her nævntes dårlig vedligeholdelse af køretøjet i et enkelt tilfælde. De andre 3 tilfælde omhandlede indretning af førerhus.

Ulykkernes alvorlighed kan knyttes til lastbilerne pga. deres størrelse. Mange cyklister væltede ind under køretøjerne. Hvis modparten havde været en personbil, var dette næppe sket. Det skete også, at cyklisterne kom i klemme mellem dæk og selve lastbilen.

Chaufførens adfærd efter sammenstød

De fleste chauffører skyndte sig ud af bilen for, at se hvad der var sket, da de opdagede, at der var noget galt. Alle chauffører var chokerede. Nogle chauffører måtte flytte lastbilen for at få cyklisten fri. Andre valgte at flytte køretøjer for ikke at holde i vejen efter, at de havde konstateret, at det var ok. Med mindre vidner allerede havde ringet 112, ringede chaufføren selv. Mange chauffører ventede i førerhuset på, at politiet skulle komme, såfremt vidner tog sig af den tilskadekomne. 2 chauffører kørte fra stedet, inden politiet kom. Den ene fordi han slet ikke havde opdaget ulykken, og en anden for at aflevere varer.