

Uhedsanalyse fra interview med trafikofre

Af Trafikingeniør Pablo Celis, Dansk Cyklist Forbund – marts 2002

Baggrund

I efteråret 2001 blev der nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, Volvo, Dansk Transport og Logistik, Falck og Dansk Cyklist Forbund.

Arbejdsgruppens formål var, at diskutere tiltag til at reducere antallet af uheld mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Som en del af dette arbejde blev det besluttet, at der skulle gennemføres en uhedsanalyse baseret på interviews med ofre for højresvingsulykker med lastbiler. Formålet med analysen var, at tilvejebringe et mere præcist billede af de faktorer, der medvirker til at uheldene opstår. Dansk Cyklist Forbund gennemførte analysen og nærværende notat indeholder en kort gennemgang af hovedresultaterne fra undersøgelsen.

Generelt

Gennem annoncering i pressen og fagblade lykkedes det at få rigtig mange henvendelser fra både trafikofre og lastbilchauffører. Vores efterlysning har konkret resulteret i 35 avisannoncer, 2 lokalradio interviews og et tv indslag på TV2 Lorry. Desuden har trafikradion på DR bragt efterlysningen af trafikofre 2 fredage i træk.

På trods af de rigtig mange henvendelser er det ”kun” blevet til 30 brugbare uheld – 29 historier fra cyklister og én historie fra en lastbilchauffør.

I det følgende gennemgås hovedresultaterne fra uhedsanalysen sammenholdt med en tidligere udarbejdet uhedsanalyse af 56 dræbte cyklister og knallertkørere - undersøgelsen blev foretaget i forbindelse med en evaluering af sidespejlenes effekt på antallet af højresvingsuheld mellem cyklister og lastbiler. *”Sidespejle på lastbiler – brug og effekt af nærzone- og vidvinkelspejle” (Rapport 1/1994 – Rådet for Trafiksikkerhedsforskning).*

Rapport 1/1994

I 1988 blev der indført krav om nærzone- og vidvinkelspejl på lastbiler med tilladt totalvægt større end 6 tons. Kravet om de supplerende spejle indgår som forslag S1 i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan fra 1988 og med tiltaget forventedes en halvering af alle uheld mellem højresvingende lastbiler og cyklister. Referencen var 1986, hvor der indtraf ca. 50 personskader med cyklister incl. 12 dræbte.

Med rapportens gennemgang af uheldsmaterialet konkluderes det, at der ikke kunne påvises nogen betydende uhedsreducerende effekt af de supplerende sidespejle. I 2000 blev der registreret 40 personskadeuheld med cyklister - heraf 12 med dødelig udgang.

Rapporten kunne dog påvise en lille forskydning af kollisionspunkterne på lastbilen på før-efter undersøgelsen, som højst sandsynligt kunne være et resultat af de supplerende

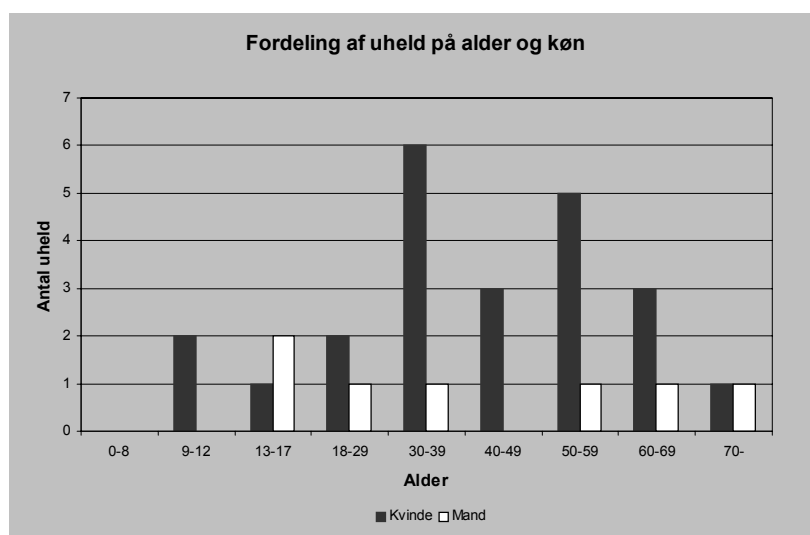
sidespejle (uheld hvor cyklisten har ramt foran (nærzonespejl) og uheld hvor cyklisten rammer midten af lastbilens højre side (vidvinkelspejl)).

Uheldsundersøgelsen 2002 – Dansk Cyklist Forbund

Gennemgående for alle de registrerede uheld er følgende;

- Alle cyklister har været alene på cykelstien da uheldet indtraf – kun i få tilfælde har der været flere cyklister.
- Kun 4 af uheldene er sket i vådt føre – hvilket dog ikke har haft betydning for uheldene.
- I kun ét af uheldene har der været nedsat sigte – hvilket dog heller ikke har haft betydning for det pågældende uheld.
- 28 af uheldene er sket i dagslys og 2 i tussmørke (samme tendens i Rapport 1/1994)
- I kun 2 af uheldene har der været nedbør.
- Alle uheld er sket i byområde – 13 i Storkøbenhavn
- I 3 af uheldene var chaufføren udenlandsk
- Alle uheld er indtruffet i tidsrummet mellem kl. 7 morgen og 19 aften. 7 uheld er sket i morgenmyldretiden mellem 7 og 9, mens 6 uheld er sket i eftermiddags myldretiden mellem kl. 15 og 17.

Alder og køn



I rapport 1/1994 kunne der i uheldsmaterialet konstateres en overvægt af kvindelige cyklister mellem 18 og 39 år. Denne undersøgelse dokumenterer også en klar overvægt af kvinder, men med en overvægt i aldersgrupperne 30-39 og 50-59 år. (Dette kan dog også blot være et udtryk for, hvilke personer der svarer på sådanne henvendelser i medierne!).

Vejudformning

I den følgende tabel er afbildet uheldenes fordeling på vejudformning .

	Signal reguleret kryds		Ikke signal reguleret kryds		
	3-benet	4-benet	Rundkørsel	3-benet	4-benet
Ingen cykelsti		2		3	1
Afkortet cykelsti	1	1			
Fremført cykelsti	4	13	1	1	
Fremført cykelbane		1			
Fællessti			1		
Uoplyst		1			
Total	5 (17%)	18 (60%)	2 (6%)	4 (14%)	1 (3%)
	23 (77%)		7 (23%)		

I rapport 1/1994 blev det konstateret, at ca. 75% af de undersøgte uheld var sket i signalregulerede kryds og at der i 70% af tilfældene samtidigt var cykelsti. Denne undersøgelse viser næsten samme tendens og der bør derfor rettes fokus på tiltag i signalregulerede kryds, hvor der samtidigt er cykelsti.

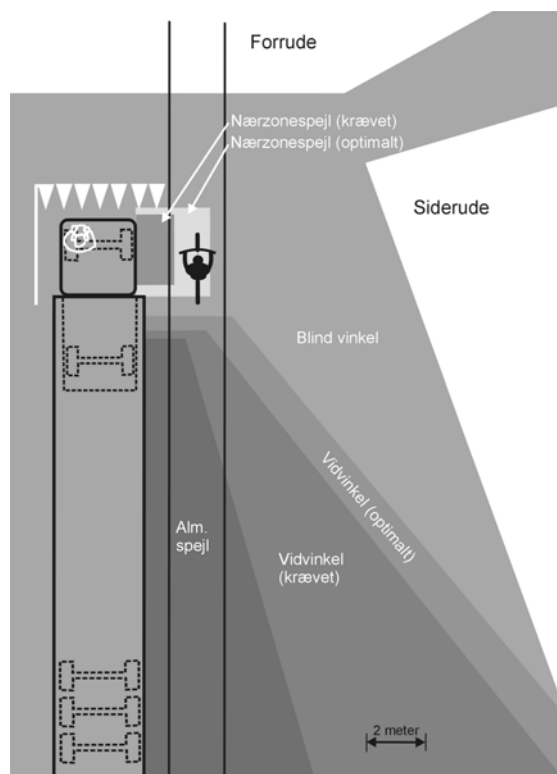
Med cykelstien skabes der fysisk plads mellem lastbil og cyklist og derfor opleves det af cyklister ikke som specielt risikabelt at placere sig på indersiden af lastbilen. Samtidigt betyder den fysiske afstand, at lastbilchaufførens orienteringsmuligheder i nærzone spejlet er stærkt forringede med øget risiko for uheld. Tages det i betragtning at lastbiler typisk er placeret et stykke fra kanten forud for højresving – fordi manøvreren optager meget plads – og at cyklisterne er tilbøjelige til at holde størst mulig sideafstand til lastbilerne, er det klart at cyklisterne på cykelsti vil befinde sig udenfor det område, som kræves dækket af nærzonespejlet. Problemet forværres selvfølgelig når der er tale om børn på cykler.

For cykelstierne er der således næppe tvivl om at problemet er, at lastbilen ikke kan lukke for passage på højre side og at lastbilchaufføren har store blinde vinkler på cykelstien.

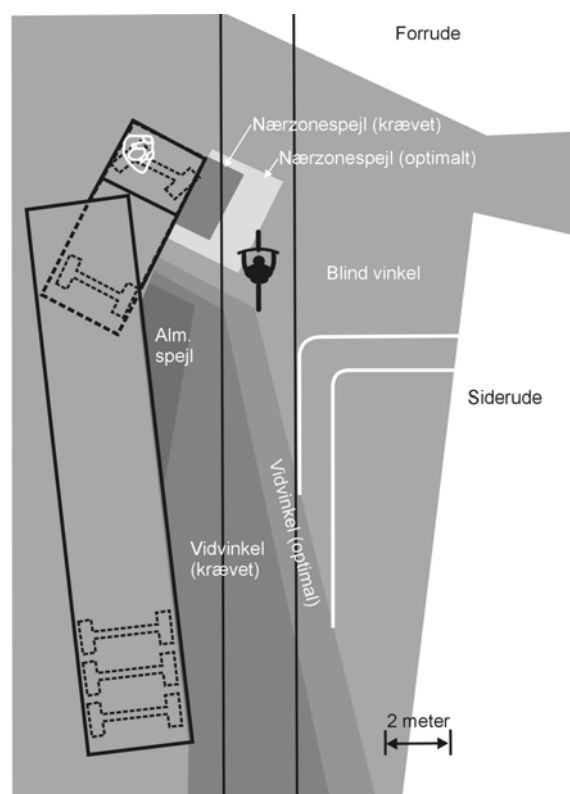
Hastighedsforskel

I de analyserede uheld er det vurderet, hvordan de to parter har været placeret i forhold til hinanden op til uheldet. Parternes indbyrdes placering og manøvre har stor betydning for hvad lastbilchaufføren kan bruge sidespejlene til. Nedenfor en vist et par skitser der illustrerer lastbilchaufførens blinde vinkler henholdsvis, når han holder stille og når han er påbegyndt svingning.

Før svingning:



Under svingning:



Der defineres i det følgende tre typer af situationer, der alle har forskellige konsekvenser for lastbilchaufførens mulighed for at orientere sig i spejlene. De analyserede uheldsfordeling på disse tre hovedsituationer er afbildet i nedenstående tabel sammenlignet med resultaterne gengivet i Rapport 1/1994.

	Cyklist indhenter lastbil (kører indenom)	Lastbil og cyklist samme hastighed (ofte holder begge for rødt)	Lastbil indhenter cyklist
Spejlenes virkning	Vidvinkelspejl	Nærzonespejl	Ingen af spejlene
Rapport 1/1994	50% ¹	30%	20%
Undersøgelse 2002	27%	60% ²	13%

1. *Uheldene sker ofte når der er cykelsti*
2. *Uheldene sker ofte fra rødt til grønt (61% af tilfældene).*

I ingen af de pågældende uheldssituationer i analysen 2002 har der været tilbagetrukket stopstreg for bilister eller før-grønt for cyklister.

Hastighed og stuidformning

I følgende tabel er afbildet sammenhængen mellem hastighed og stuidformning i forhold til de tre hovedsituationer mellem cyklist og lastbil.

	Cyklist indhenter lastbil (kører indenom)	Lastbil og cyklist samme hastighed (ofte holder begge for rødt)	Lastbil indhenter cyklist
Ingen sti	2	4	0
Afkortet cykelsti	1	1	0
Fremført sti/bane	7	9	4
Fællessti	0	1	0
Uoplyst	0	1	0

Som det ses er der en klar overvægt af uheld i situationer hvor cykelstien/banen er ført helt frem til krydset – altså i situationer hvor vidvinkel- og nærzonespejlet burde have deres effekt.

Anbefalinger

Baseret på resultaterne fra de to undersøgelser af ulykker mellem højresvingende lastbiler og cyklister kan der opstilles følgende muligheder for at reducere antallet af uheld. Tiltagene er fordelt på de tre hovedsituationer mellem cyklist og lastbil som omtalt tidligere.

	Cyklist indhenter lastbil (kører indenom)	Lastbil og cyklist samme hastighed (ofte holder begge for rødt)	Lastbil indhenter cyklist
Procentandel af uheldene	27%	60%	13%
Vejen	Gadespejle Afkortede cykelstier	Tilbagetrukne stoplinier Før-grønt for cyklister Gadespejle Afkortede cykelstier	Gadespejle Afkortede cykelstier
Lastbilen	Sideafskærmning	Større sideruder Elektriske sidespejle Sideafskærmning	Sideafskærmning
Cyklisten	Kampagne om blinde vinkler	Kampagne om blinde vinkler	Kampagne om blinde vinkler
Chaufføren	Kampagne om indstilling af sidespejle	Kampagne om indstilling af sidespejle	Kampagne om indstilling af sidespejle

Igangværende tiltag

Pt. er der stillet forslag til et nyt direktiv vedr. sidespejle på lastbiler. Direktivet indeholder som det væsentligste - i forhold til dette arbejde - krav til større krumning på vidvinkelspejlet. Problemet ved dette krav er, at cyklisten derved udfylder en stadig mindre del i den samlede spejlflade og er dermed bliver vanskeligere at opdage.