



Dybdeanalyse af knallertulykker

- ny undersøgelse fra Havarikommisionen for Vejtrafikulykker

Havarikommisionens seneste rapport om trafikulykker med små knallerter finder en meget høj andel af knallerterne i ulykkerne er tunet og har kørt langt hurtigere end de må – særligt for de unge knallertkørere. Kombineret med dårlig hjelmbrug er personskaderne store.

Risikoen ved knallertkørsel

Selv om langt færre kører på knallert nu i forhold til for 10-20 år siden, så udgør knallertulykker stadig en betydelig del af de alvorlige ulykker i trafikken. Knallertulykker udgjorde 13 % af alle ulykker med alvorlige personskader i trafikken i perioden 2010-17 ifølge Vejdirektoratets ulykkesstatistik. I 2017 var denne andel 11 %. For de 15-17-årige er knallertkørsel den transportform, som resulterer i flest tilskadekomne.

Risikoen for at komme til skade eller blive dræbt ved kørsel på en lille knallert er desuden markant højere end alle andre transportmidler ("Risiko i trafikken 2007-16", Transport DTU 2018).

Formål med undersøgelsen

Den høje risiko ved knallertkørsel og de alvorlige skader og følgevirkninger, som ulykkerne medfører, er baggrunden for, at Havarikommisionen for Vejtrafikulykker har gennemført denne undersøgelse. Formålet er at bidrage med ny viden, så arbejdet med at forebygge disse ulykker kan målrettes yderligere.

Afgrænsning

Undersøgelsen omhandler ulykker med lille knallert (knallert30) sket på veje omfattet af færdselsloven, og hvor mindst en af parterne kom alvorligt til skade eller blev dræbt. Undersøgelsesområdet er hele Danmark og der indgik 24 ulykker sket i 2016 og 2017, dog undtaget vintermånederne.

Hvorfor skete ulykkerne?

Analysen af, hvorfor de 24 ulykker i undersøgelsen skete, har vist, at der er nogle fællestegn for hhv. en unge-gruppe og en voksen- gruppe.

Høj hastighed var den hyppigste ulykkesårsag for de unge knallertkørere

For høj hastighed var den hyppigste ulykkesårsag for de 12 knallertkørere på 20 år og derunder. De kørte alle på konstruktivt ændrede (tunede) knallerter, som kunne køre væsentligt over 30 km/t. 8 af de 12 ulykker kunne have været undgået, hvis knallertkørerne ikke havde kørt for hurtigt. Deres høje hastighed betød bl.a., at de ikke kunne nå at standse eller undvige inden kollisionen eller at styre udenom en forhindring. Deres høje hastighed gjorde det i nogle tilfælde vanskeligere for bilerne at få øje på dem i tide eller vurdere deres hastighed.

Påvirkning var hyppigste ulykkesårsag for knallertkørerne på over 20 år

Påvirkning var den hyppigste ulykkesårsag for de 12 knallertkørere på over 20 år: I 7 tilfælde var deres alkohol- eller narkopåvirkning med til at forklare, at ulykken skete. Næsten halvdelen af de voksne knallertkørere kørte i så kraftigt påvirket tilstand, at de var ude af stand til at køre udenom forhindringer eller opfatte trafiksituationen.



Manglende eller ikke spændt hjelm betød markant alvorligere skader



I de 24 ulykker var der 16 knallertkørere, som ikke havde hjelm på, eller hvor hjelmen røg af, fordi den ikke var ikke spændt. Det betød alvorligere skader for 14 af knallertkørerne, og i flere tilfælde var hovedskaderne så alvorlige, at de blev dræbt eller fik varige mén med invaliditet eller nedsat funktionsniveau.

Forhold ved vejene havde betydning i mange ulykker

6 af de 24 ulykker kunne have været undgået, hvis vejenes udformning havde været i overensstemmelse med god trafikikkerhedsmæssig skik. Der var bl.a. tale om uhensigtsmæssig udformning af helleanlæg eller firebenede kryds i åbent land, som var svære at erkende for trafikanten fra sidevejen.

Men i yderligere 12 ulykker var der faktisk uhensigtsmæssige forhold ved vejene, som ikke var afgørende for ulykkerne, men på forskellig måde havde en vis betydning for ulykkerne. Der var tale om smalle kørespor i kombination med ingen eller meget smal kantbane eller om forhold, som gjorde det vanskeligere for bilisterne at få øje på knallerterne, f.eks. en bred rabat mellem vej og cykelsti eller en dobbeltrettet cykelsti, hvor bilisterne skal holde øje med cyklister og knallerter fra begge retninger.

Anbefalinger fra Havarikommisionen

Anbefalingerne tager udgangspunkt i de forhold, der førte til de undersøgte ulykker, og er tiltag, som kunne have forebygget disse ulykker. I rapporten Knallertulykker er beskrevet hvilke aktører anbefalingerne er målrettet mod.

Indsatser mod konstruktive ændringer og knallertkørsel med for høj hastighed

- Indsats for at finde en løsning på, at knallerter så nemt kan ændres konstruktivt (tunes). Der bør f.eks. arbejdes på en teknisk eller lovgivningsmæssig løsning.
- Mere kommunikation til de unge knallertkørere, via skoler og døgninstitutioner, så de får respekt for risikoen ved for høj hastighed. F.eks. indsatser, der kan medvirke til kulturændring, så de unge støtter hinanden i at køre trafikikkert, eller tiltag, der griber ind specifikt over for de unge, der kører på konstruktivt ændrede knallerter.
- Styrkelse af knallertundervisernes pædagogiske kompetencer, så de unge motiveres mest muligt til sikker knallertkørsel. Det er en særlig pædagogisk udfordring at påvirke risikovillige unge mænd til mere sikker adfærd i trafikken.
- Kommunikation målrettet forældre, så de ikke stiltiende accepterer, at den unge kører på en konstruktivt ændret knallert. F.eks. via inddragelse af forældre i knallertundervisningen.
- Kommunikation fra knallertforhandlernes og forsikringssekskabernes side om, at konstruktive ændringer kan have økonomiske omkostninger i forbindelse med en ulykke. Det understreges f.eks. ved knallertsalg og tegning af ansvarsforsikring, at garanti og forsikring muligvis ikke dækker, hvis knallerten ændres konstruktivt.



Indsatser mod gentagen knallertkørsel i påvirket tilstand

- En tidligere og styrket indsats for at opdage og afhjælpe misbrugsproblemer blandt bilister, da nogle af disse efter frakendelse af kørekort i stedet kører på knallert. F.eks. med inspiration fra Sverige, hvor det er lykkedes at få førere med misbrugsproblemer ind i behandlingssystemet, umiddelbart efter de er taget for at køre i påvirket tilstand.
- Kommunikation målrettet værtshusmiljøet og familie og venner om indgriben ved knallertkørsel i påvirket tilstand. De bør have øget fokus på, at ikke kun bilkørsel er problematisk i påvirket tilstand.

Indsatser for at fremme brug af hjelm, og at den spændes

- Øget kommunikation om vigtigheden af at benytte hjelm og af at spænde den.
- Skrappere sanktioner for manglende hjelm eller hjelm, som ikke er spændt.

Kontrolindsatser

- Øget politikontrol af hjelmbrug, og om hjelmen er spændt, knallert kørsel i påvirket tilstand, uden kørekort eller på en konstruktivt ændret knallert samt af knallerternes bremses og lygter. Dette kan evt. suppleres med krav om nummerplade på alle knallerter, også dem fra før 2006, da politiet så nemt kan fastslå knallerttype samt ejer- og forsikringsforhold, også hvis en knallertkører stikker af.

Udbredelse af biler med avanceret nødbremsesystem, der også detekterer bløde trafikanter

- Indsatser for udbredelse af biler med avanceret nødbremsesystem, der også detekterer knallerter, cyklister og fodgængere. F.eks. gennem ændret afgiftssystem.

Vejudformning, der i højere grad tilgodeser knallertkørernes sikkerhed

De foreslåede tiltag vil også gavne cyklisters sikkerhed.

Rapporten kan ses på www.havarikommission.dk