



# Hvad sker der i elcykelulykker?

## - dybdeanalyse fra Havarikommissionen

### Høj alder i kombination med elcyklens egenskaber medvirkede til elcykelulykker

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har i oktober 2019 offentliggjort en rapport om elcykelulykker. Resultaterne bygger på dybdeanalyse af 20 politiregistrerede elcykelulykker med alvorlig tilskadekomst, og da politiet primært registrerer elcykelulykker med motorkøretøjer som modpart, er alle typer ulykker med elcykler ikke repræsenteret. Undersøgelsens resultater og anbefalinger bygger på de ulykkestyper, der indgår i undersøgelsen.

### De fleste elcyklister var ældre eller fysisk svækkede

Ud af de i alt 20 elcyklister var 12 på 65 år eller derover. Nogle af disse var sandsynligvis alderssvækkede i en eller anden grad og havde f.eks. nedsat muskelstyrke, stivhed i nakkeleddet, dårligere balance og langsommere reaktionsevne. Blandt elcyklisterne under 65 år var 5 fysisk svækkede med f.eks. svær overvægt, gigt eller smerter i ryg og knæ.

### Elcyklisternes høje alder var medvirkende i 8 af 20 ulykker

I 8 af de 20 ulykker var aldersrelaterede svækkelser sandsynligvis med til at forklare, at de ældre cyklister handlede u hensigtsmæssigt eller havde manøvreproblemer på cyklen, hvilket sammen med en række andre forhold fik betydning for, at ulykkerne skete. I et par tilfælde havde også demens betydning for, at den ældre elcyklist handlede u hensigtsmæssigt.

### At køre på elcykel gav udfordringer i kombination med alderssvækkelser

Det kraftige ryk frem ved tilkobling af elcyklens motor, elcyklens ekstra vægt (8-12 kg mere end almindelig cykel) og nogle elcyklers tendens til at forstærke slingren bidrog i kombination med alderssvækkelser sandsynligvis til, at nogle venstresvingende ældre cyklister havde svært ved at orientere sig bagud eller mistede balancen.

### Det kunne ikke påvises, at høj hastighed på elcykel var et problem

For modparternes vedkommende var problemet især, at de overså elcyklisterne, primært på grund af uopmærksomhed. Der var ingen tilfælde, hvor de blev overrasket af, at en elcyklist kørte hurtigere end på almindelig cykel. De fleste elcyklister kørte enten med lav fart i forbindelse med en svingmanøvre eller med en hastighed svarende til det, de ville have kørt på almindelig cykel.



### **Cyklisternes skader blev alvorligere på grund af høj alder og manglende hjelmbrug**

For 4 af de 12 elcyklister over 65 år betød deres alder og dermed større skrøbelighed, at deres skader blev alvorligere, end det ville have været tilfældet for en yngre elcyklist. 9 af de 20 elcyklister havde ikke hjelm på. I 6 af disse tilfælde betød det, at de fik alvorligere skader, end de ellers ville have fået.

### **I enkelte ulykker var der ikke tilstrækkeligt sikre rammer for brug af elcykel i arbejdstiden**

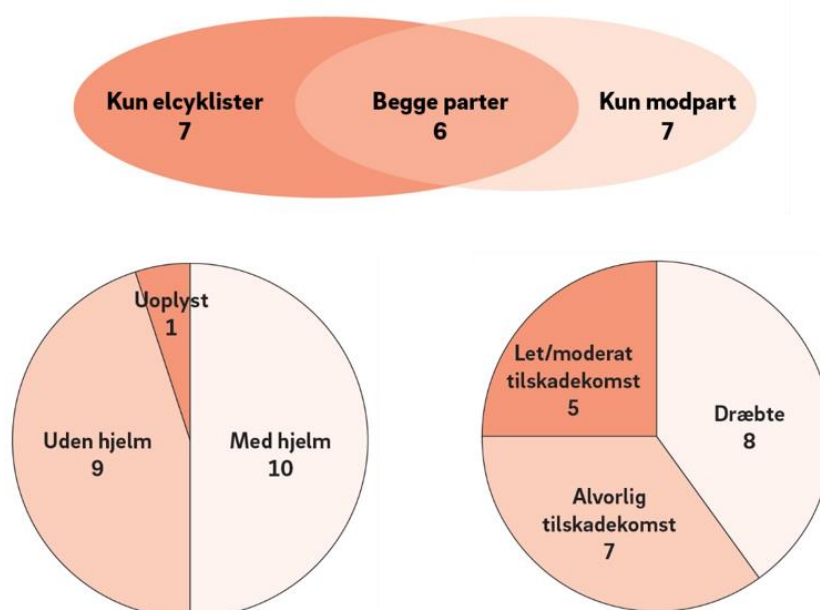
I forbindelse med enkelte ulykker, hvor elcyklen blev brugt til transport i arbejdstiden, medvirkede f.eks. manglende vedligeholdelse af elcyklen til, at ulykkerne skete. Der var desuden ikke fokus på sikkerhed, f.eks. hjelmbrug.

### **I enkelte tilfælde havde u hensigtsmæssig vejudformning betydning**

Et par ulykker skete i rundkørsler, hvor bilisterne overså cyklisterne, og hvor tilfarten var udformet, så bilisten kunne køre ind i rundkørslen med for høj hastighed. I et par ulykker på landevejen ville det have forbygget ulykken, hvis elcyklisten havde haft et separat areal, så cyklisten var mindre udsat for at blive ramt af biler bagfra. Samtidig ville et areal til cyklister have givet øget mulighed for at elcyklisterne kunne standse og orientere sig før venstresvingning.

## **Fakta om undersøgelsen**

- De fleste elcyklister var mellem 55 og 84 år gamle, og ca. halvdelen var mænd.
- De fleste elcyklister var erfarne cyklister og havde kørt elcykel i over et år.
- Modparterne var primært personbiler.
- De fleste ulykker skete i kryds og i byzone.
- Næsten alle ulykker skete i dagtimerne.
- De fleste elcykler havde frontmotor, batteri under bagagebæreren, navbremse, og det var damestel.





## Anbefalinger

- Havarikommissionen har udviklet en række gode råd til kørsel på elcykel samt til valg af elcykel - især målrettet ældre og personer med nedsat fysisk funktionsevne. Se [havarikommissionen.dk](https://havarikommissionen.dk).
- Kommunikationsindsatser for at formidle de gode råd
- Cykelhandlere m.v. opfordres til at have ældrevenlige elcykelmodeller i deres sortiment
- Udvikling/import af elcykler, som er mere stabile
- Udvikling af indsats, så sundhedspersonale kan vejlede om demens og cykling
- Arbejdspladser, hvor elcyklen bruges som transportmiddel, skal aktivt understøtte, at medarbejderne kan færdes sikkert på elcykel, bl.a. ved at de bliver fortrolige med elcyklen, inden de kører ud i trafikken
- Bilister og chauffører skal holde god afstand til cyklister og være ekstra opmærksomme på cyklister særligt i kryds og rundkørsler
- Fortsat politikontrol af bilisters uopmærksomhed
- Indsatser, så udbredelsen af biler med avanceret nødbremsesystem med cyklist- og fodgængerdetektor fremmes
- Gennemgang af vejnettet og vurdering af, hvor det vil være relevant med separat cyklistareal, krydsforbedringer til forebyggelse af højresvingsulykker og mere sikker udformning af byrundkørsler

Rapporten kan downloades på [havarikommissionen.dk](https://havarikommissionen.dk).