



Havarikommisionen
for vejtrafikulykker

Elcykelulykker

Hovedbudskaber



Hovedbudskaber

Havarikommissionen har dybdeanalyseret 20 alvorlige ulykker med elcykler. Undersøgelsen er afgrænset til politiregistrerede elcykelulykker med alvorlig tilskadekomst, og alle typer ulykker med elcykler er derfor ikke repræsenteret.

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 uhensigtsmæssigt 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 uhensigtsmæssigt.

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.

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.

Høj hastighed på elcykel var ikke et problem

For modparternes vedkommende var problemet især, at de var uopmærksomme og derfor overså elcyklisterne. 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.



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.

Havarikommissionen anbefaler



Gode råd til kørsel på elcykel

- Undersøg, om du kan køre sikkert på en elcykel. Hvis almindelig cykel giver problemer f.eks. med balancen, kan elcykel forværre problemet
- Lær elcyklen at kende, inden du kører ud i trafikken, og hav begge hænder på styret
- Brug hjelm og vælg tøj i pangfarver
- Især ældre elcyklister rådes til at starte på laveste assistniveau, standse helt op før et venstresving, afpasse farten og placere bagage lavt på cyklen

Gode råd til valg af elcykel

Ældre og personer med nedsat fysisk funktionsevne rådes til at:

- Købe elcyklen et sted, hvor de kan få rådgivning
- Vælge en elcykel, der sætter roligt i gang, hvor motorens kraft følger cyklistens tråd (centermotor), og som har lav indstigning, lav vægt og er stabil

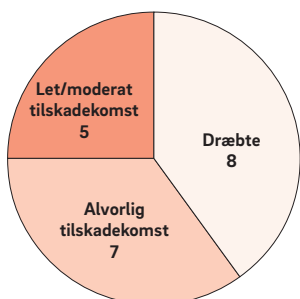
Øvrige anbefalinger

- Kommunikationsindsatser for at formidle de ovenstående 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

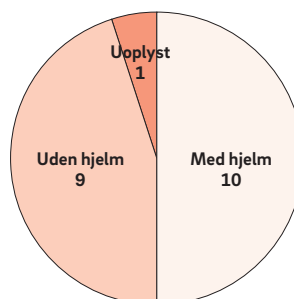
Fakta om undersøgelsen

- 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.

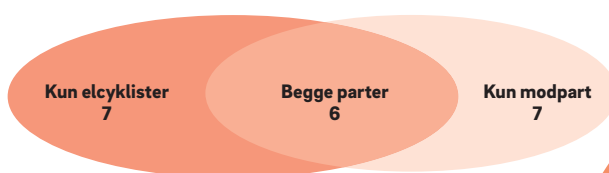
8 af de 20 elcyklister blev dræbt



10 af de 20 elcyklister havde cykelhjem på



Elcyklisternes og modparternes bidrag til ulykkerne



Undersøgelsens formål og baggrund

Formålet er at bidrage med ny viden til forebyggelse af det stigende antal ulykker med elcykler. Fra 2014 til 2018 er antallet af elcykelulykker med personskaade mere end tredoblet.



Havarikommisionen
for vejtrafikulykker