

Trafikulykker med ældre bilister

Ældre bilister er ofte involveret i vigepligtsulykker, men de er også involveret i ulykker, hvor andre bilister påkører dem, og hvor de ikke har nogen mulighed for at undvige. En ny temarapport fra HVU sætter fokus på ulykker med ældre bilister, og rapporten kommer med forklaringer på, hvorfor ulykkerne sker, og hvordan disse ulykker kunne være undgået.



Af Civilingeniør Marlene Rishøj Kjær, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
mari@vd.dk

Befolkningssammensætningen er under forandring, da vi får flere ældre og færre unge. Det har også betydning for trafikens sammensætning, afvikling og ulykkesbillede, da ældre bilister udgør en stadig voksende gruppe. HVU har dybdeanalyseret 32 alvorlige ulykker med ældre bilister, og analysen viste, at ulykkerne kan grupperes i tre forskellige ulykkestyper:

16777216. Ulykker, hvor den ældre fører ikke kunne undvige en kolliderende modpart. Disse ulykker var ofte mødeulykker, men derudover havde de ingen fælles-træk.

16777217. Ulykker med ældre fører, som mistede bevidstheden. Ulykker af denne type dækker over forskellige årsager til bevidsthedstabt så som træthed, black-outs og forvirring

16777218. Ulykker, hvor den ældre fører havde vigepligten. Ulykkerne skete i vejkryds og viste et samspil mellem menneskelige fejl hos både den ældre bilist og hos modparten samt et udfordrende vejdesign.

Ulykker som ville ske for alle trafikanter

Godt 1/3 af de analyserede ulykker med ældre bilister, var trafikulykker, hvor den ældre bilist var uden rimelig mulighed for at undgå ulykken. Disse ulykker handlede oftest om frontalkollisioner, hvor en modpart kørte over i den ældre bilists kørebane. Modparten mistede kontrollen over bilen på

grund af alkohol, narkotika eller uopmærksomhed. Og i flere af tilfældene medvirkede et uheldigt forhold ved vejens udformning til ulykken; et forkert indrettet helleanlæg eller for smalle kantbaner. I andre ulykker mistede modparten kontrollen over bilen, og ulykken udvikler sig på grund af et højt opspring mellem kørebanen og rabatten eller på grund af lave midlertidige midterautoværn. I flere tilfælde var vejen endvidere glat. Kort sagt ulykker, som ville ske for alle trafikanter, og som ikke alene kan relateres til ældre bilister.

Ældre skal også mærke efter, inden de kører ud

En del af de ældres ulykker var knyttet til manglende bevidsthed. Det var ulykker, hvor den ældre fører fik et bevidsthedstab i form af et ildebefindende eller på grund af fysisk eller psykisk svækkelse. Flere af disse ulykker kunne være undgået, hvis den ældre inden køreturen havde været mere opmærksom på de små signaler og derfor fravalgt at køre. Det handlede blandt andet om svimmelhedsanfald, træthed eller at en lægeordineret behandling ikke var fulgt. I et par tilfælde medvirkede trafikfarlig medicin til ulykken. HVU anbefaler, at de ældre får en bedre trafiksikkerhedsmæssig vejledning, når denne type medicin ordineres.

HVU fandt kun to tilfælde, hvor den ældres kørekort burde have været inddraget, eller køreevnen yderligere kontrolleret ved sidste kørekortsfornyelse. Undersøgelsen giver således ikke belæg for forslag om stramninger af reglerne for kørekortsfornyelse.

Vigepligtskørsel og mangelfuld orientering

Mere end hver 3. ulykke i HVU's undersøgelse var relateret til en ældre bilist, der overtrådte sin vigepligt af forskellige årsager.

Ulykkerne var kendetegnet ved vigepligtsregulerede kryds og særligt for ældre, der skulle foretage en venstresvingsmanøvre.

Det er en kendt sag, at venstresving er en kompleks manøvre for alle bilister. Der er mange forhold at holde rede på, og mange ting man skal holde øje med. Opgaven kræver, at bilisten igangsætter flere mentale og fysiske processer samtidigt og sideløbende. Man skal holde øje med eksisterende og potentielle konflikter med andre trafikanter, således at man kan undgå dem, samtidigt med at man skal aflæse de fysiske forhold som skilte, lyssignaler og vejafmærkning. Kort sagt man skal holde øje med trafikanter fra alle mulige og umulige retninger og kørespor, som kører/går med forskellige hastigheder. Samtidig med at bilen skal sættes i gear, og der skal holdes øje med lyssignalet.

Alt dette skal ske i et vist tempo, så de indhentede informationer ikke forældes, således at man kører ud på et forkert grundlag. Hos ældre mindskes evnen til at behandle flere informationer på en gang, og HVU vurderer, at dette medvirkede til, at de ældre typisk overså modparten i undersøgelsens krydsulykker. Der er intet, som tyder på, at de ældre har sløset med orienteringsopgaven, men ulykkesstederne var karakteriseret ved en hektisk trafikmiljø med kørespor til både biler, cykler og fodgængere samt ekstra venstre- og højresvingsbaner. I flere tilfælde kunne sidevejstrafikanterne opleve, at tværgående trafikanter i svingbaner skyggede for udsynet og dermed overblikket. Endvidere var der problematiske oversigtsforhold ved flere af stederne.

HVU anbefaler, at det undersøges nærmere, hvorledes den optimale orienteringsstrategi bedst kan foregå, og at dette derpå formidles til de ældre. Det er samtidig vigtigt, at krydsene gøres så enkle og overskuelige som muligt, og at oversigten er i orden.

Flere modparter kørte for stærkt

Et andet vigtigt forhold ved vigepligtsulykkerne var, at den ældres modpart ofte overskred den gældende hastighedsgrænse. Når bilister vælger at køre hurtigere end hastighedsgrænsen, vanskeliggøres det for de andre trafikanter at se dem i tide. Derudover betyder den forhøjede hastighed, at deres egen mulighed for en afværgemanøvre forringes betydeligt. HVU vurderer, at flere af ulykkerne kunne være undgået, hvis modparten havde overholdt hastighedsgrænsen.

Det er bemærkelsesværdigt, at stort set alle de ældre er blevet straffet for at overtræde vigepligten, men kun én af deres modparter er blevet straffet for hastighedsovertrædelsen. Ofte skyldes det, at modpartens hastighed ikke kunne dokumenteres, og at der således ikke var grundlag for en retsforfølgelse. HVU anbefaler bl.a., at der indføres mere hastighedskontrol (ATK) omkring kryds, og at der gives adgang til oplysninger om hastighed fra bilernes elektronik, så overtrædelsen kan straffes.

Menneskelig skrøbelighed og ringere sikkerhedsudstyr

Tidligere forskningsresultatet har vist, at ældre bilister ikke er mere farlige i trafikken end andre trafikantgrupper. Problestillingen er nærmere, at når ældre bilister er involveret i en ulykke, kommer de mere alvorligt til skade. HVU's undersøgelse do-

kumenterer, at ældre bilisters og ældre passagerers skader er markant større end andre aldersgrupper. Denne forskel kan til dels tilskrives, at de ældre har en svagere fysisk og højere skrøbelighed, men skadernes alvorlighedsgrad skyldes også, at de ældre bilister kørte i ældre bilmodeller med en lavere standard af sikkerhedsudstyr. Det handler både om strukturen af bilens deformationszoner, men også manglende selekraftbegrænsere samt gardin- og sideairbags, som især ældre bilister har meget gavn af.

Et andet interessant fund i analysen var, at de ældre kom mere alvorligt til skade, når de ikke selv havde givet anledning til ulykken, end når de havde været medvirkende ved manglende eller svækket bevidsthed eller ved at ikke at overholde deres vigepligt. HVU's undersøgelse giver ikke anledning til at stille spørgsmål ved, om ældre bilister er mere farlige i trafikken.

HVU anbefaler, at de ældre vejledes i et mere sikkert bilvalg. Afstandsassistent, søvndetektor, linjevogter og anden teknik, som er under udvikling eller allerede findes i nogle biler, kan afhjælpe i forbindelse med blackouts o.l. Det skal være nemt og billigt at vælge sådant udstyr.

HVU's arbejde og metode

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har i 2010 og 2011 indhentet viden om og dybdeanalyseret 32 alvorlige ulykker

med bilister fra 70 år og ældre. I marts 2012 kom HVU med bud på, hvorfor ulykkerne sker, samt forskellige bud på foranstaltninger til trafikanter, køretøjer og veje.

Formålet med at dybdeanalysere udvalgte ulykkestyper er at bidrage til en bedre forståelse af, hvorfor ulykkerne opstår og udvikler sig til alvorlige ulykker. Havarikommissionen udforsker ikke skyldspørgsmålet. Arbejdet tager i stedet for udgangspunkt i, at ulykker er et resultat af, at flere forskellige faktorer spiller sammen, og hvis en af faktorerne falder bort, ville ulykken ikke være sket. Gennem sit tværfaglige analysearbejde af ulykkens implicerede trafikanter og køretøjer og af vejen og omgivelserne kan HVU afdække ny viden om ulykkerne.

Hele rapporten kan downloades på www.hvu.dk, hvor du også kan læse en vores tidligere undersøgelser af landevejsulykker og grove hastighedsovertrædelser. På hjemmesiden kan du også læse mere om vores tværfaglige analysemetoder.



Figur 1. Kryds med problematisk trafikafvikling. Fotograf Christoffer Askmann.