

# På arbejde med ulykkesdetektiverne

Politimand Kim Vejlø og hans kolleger fra Havarikommissionen tager ud til elcykelulykker dag og nat for at måle bremsespor, lave tekniske undersøgelser, tage overvågningsbilleder med droner, afhøre vidner og meget andet, nærmest som var det en drabssag. Formålet er at forebygge fremtidige ulykker. Politiken har fået lov til at se kommissionen over skulderen i to sager om elcykeluheld.



LARS DAHLAGER

En søndag eftermiddag på en landevej et sted i Danmark kører en ældre bil af sted. Den kører ikke for stærkt, faktisk lige præcis 67 km/t. ifølge en senere analyse af blandt andet bilens bremsespor og skaderne på karrosseriet.

Lidt fremme kører en ældre dame på en elcykel. Der er ikke mange cyklister herude på landevejen, for afstandene er alt for lange. Men elcyklen giver den ældre dame en mobilitet og fart, hun ikke havde før.

Det er ikke et møde, der går godt. Bilisten lægger sig ud på midten af vejen for at overhale, og pludselig svinger elcyklen ud på vejen for at lave et venstresving. Bilisten gør det, de fleste gør:

»Han står på bremsen. Han kan ikke styre, og bilen fortsætter ligeud«, siger Kim Vejlø, mens han viser et luftfoto af ulykkesstedet. Billedet er taget fra en professionel drone, som Vejlø satte i luften den følgende dag.

På luftfotoet kan man se to parallelle sorte bremsespor fra dækkene i en svag bue tværs over de to kørebaner, et tegn på, at bilen er for gammel til at have abs-bremsespor - blokeringsfri bremsespor.

»Ikke at det ville have gjort nogen stor forskel«, siger Vejlø, en stor, tætbygget, tidligere motorcykelbetjent med kort grånende crew cut og et mildt ansigt, mens vi sidder foran hans laptop og kigger på billeder. Vejlø er udlånt til Havarikommissionen fra politiets Nationalt Færdselscenter. Politiasistenten finder

en video, som han optog fra forruden af sin bil som en rekonstruktion af bilistens tur. I vejkanterne har bilinspektøren sat hvide kegler op for hvert sekund for at markere, hvor hurtigt det går frem mod cyklen.

Mens mærkerne passerer forbi bilens ruder, hører man Vejlø tælle ned på videoen: »5 sekunder, 4, 3, 2 - bang«. Det gibber lidt i mig: Det er skræmmende at opleve så visuelt, hvor lidt tid der er i en liv-og-død-situation.

»Han kører 20 km/sek. og har 0,75 sek. til at reagere. Der er måske formel 1-kører, der kan det. Den optimale bilist i den optimale bil. Men jeg er på kørekursus to gange om året, hvor vi sidder og træner de her ting, og når man har under 20 m til den næste bil, kan man sjældent nå at reagere. Og vi sidder med foden på bremsen«, siger Vejlø.

## Stigning i alvorlige ulykker

Kim Vejlø og hans kolleger har i de seneste to år været ude til 16 alvorlige ulykker med elcykler, efter at Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i 2016 besluttede sig for at lave en undersøgelse af elcykelulykker. Kommissionen rolle er at skabe et billede af, hvorfor trafikulykker sker, så myndigheder kan forbedre arbejdet med at forebygge dem. Elcyklernes udbredelse er vokset enormt, men der er tegn på, at de er skyld i flere alvorlige ulykker end ordinære cykler.

»Det, vi ser fra f.eks. Holland, er en kraftig stigning i antallet af dødsulykker med elcykler, og det ser ud til, at de kommer alvorligere til skade end almindelige cyklister«, fortæller Mette Fynbo, formanden for Havarikommissionen.

I praksis betyder det, at hver gang der sker en alvorlig ulykke med en elcykel, skal politiets vagtcentraler ringe til



« Han kører 20 km/sek. og har 0,75 sek. til at reagere. Der er måske formel 1-kører, der kan det Kim Vejlø

kommissionen. Dag og nat. Hvis det ikke er for langt væk, tager Vejlø af sted med det samme sammen med to kolleger, en bilinspektør og en vejingeniør. Det er første skridt i en omfattende såkaldt dybdeanalyse, der også indeholder bidrag fra en psykolog, en læge og materiale fra politiet og vejmyndighederne.

Politiets interesse slutter, når skyldsspørgsmålet er afgjort. For Havarikommissionen er målet noget andet: Hvorfor skete ulykken?

»Vi opererer ikke med 'skyld', vi kalder det 'forklaring'. Vi skal ikke bruge det i en retssag, vi skal bruge det forebyggel-

sesmæssigt. Hvad gjorde uheldet alvorligt? Var det menneskene? Var det faktorer, der havde med køretøjerne at gøre? Var det omstændigheder som vejen eller vejret?«, siger kommissionsformand, Mette Fynbo. Det er et detektivarbejde, der kan føre til overraskende konklusioner.

Et meget sigende eksempel er en nylig undersøgelse af traktorulykker. De viste sig ofte at ske, når traktorførere lavede venstresving, mens de var i færd med at blive overhalet. Det er klart traktorførernes 'skyld'. Men udredningsarbejdet afslørede, at der var en vigtig psykologisk



forklaring på flere af uheldene: at traktorføreren ikke mentalt omstiller sig ordentligt til, at han kører betydelig langsommere end resten af bilerne.

F.eks. skal en traktorfører blinke af, minimum 100 m før han skal dreje, når der kommer biler bagfra med 80-90 km/t.

Problemet for traktorføreren er lidt banalt og meget menneskeligt: Det føles simpelthen fjollet at blinke af i så god tid.

#### Lastbilen mod cykel

I ulykken på landevejen laver elcyklisten en fejl ved ikke at orientere sig grundigt

nok, og i motorcykelbetjentens optik skyldes det måske farten fra elcyklen.

»Det her er helt for egen regning: Men hvis hun havde kørt på en gammel cykel, havde hun nok stoppet op og kigget sig for, før hun var kørt over vejen. Her er hun oppe på 25 km/t., og hun kan ikke dreje hovedet og se en bil, der befinder sig 50 m bag hende«, siger han.

»Du kører så hurtigt, at orienteringen bliver anderledes. Når du kører med høj hastighed, har du måske ikke lige så godt fornemmelse af rummet bag dig«, siger han.

Hastigheden viser sig også at have

betydning i den næste ulykelulykke.

En dag ved middagstid er Kim Vejlø ude at undersøge en anden ulykke, da politiets vagtcentral ringer. Der er sket en dødsulykke med en ældre cyklist på omkring 70 år i en mindre provinsby.

Det er en højresvingsulykke med en lastbil, og føreren kørte på elcykel.

Da Havarikommisionens hold kommer frem, er området afspærret, og Falck har rejst et telt rundt om den afdøde. Cyklisten er røget ind under forhjulet på lastbilen og har været slæbt med et stykke vej i klemme mellem lastbilen og cyklen. Skaderne på kroppen er »øde-

#### OPKLARING.

Havarikommisionens besigtigelsesteam. Det er ikke en af ulykkerne fra artiklen, og bilen er en tilfældig passerende. Til højre bruger en medarbejder en 3D-skanner, der danner et virtuelt billede af scenen.

Foto: Havarikommisionen

læggende«, og Vejlø har ikke specielt meget lyst til at kigge ind i teltet. Han har set det før og har ikke brug for at se det igen.

I stedet begynder han at sætte sin drone op for at tage billeder. Billederne er essentielle i forhold til at sikre oplysninger om den nøjagtige slutplacering og, når bilen senere bliver flyttet, til at sikre bremsespor. F.eks. kan man se spor fra elcyklen, der viser, at føreren har nået at vige en lille smule. »Cyklisten har i sidste øjeblik set lastbilen, formodentlig«.

Der er også blodspor og et skrabet spor fra cyklens pedal, der afslører, hvor ►

lastbilen har ramt. Et af de billeder fra ulykkesstedet, som Kim Vejlø viser mig på sin laptop, er hjerteskræende.

På siden af lastbilen lige foran de store forhjul er der mærker i støvet; cyklisten har forsøgt at støde fra eller hænge fast for at redde sit liv.

### Rekonstruktionen

Vejlø og hans kolleger skaffer også data fra lastbilens køre-hvile-tids-computer, hvorefter den bliver transporteret til et Applus-synværksted i nærheden. Der er ikke noget galt med lastbilen, og spejlene er indstillet korrekt.

På vejen ved ulykkesstedet stopper Vejlø en anden lignende lastbil ved at række hånden ud og spørger chaufføren, om han må låne hans vogn i 10 minutter. Oppe i lastbilen kører bilinspektøren lastbilens rute mod ulykken, mens Vejlø sidder bag hans ryg og optager alt, hvad man kan se fra spejlene. Videoen afslører, at der er udmærket sigtbarhed til cykelstien.

Lastbilchaufføren har altså godt kunne se cyklisten, hvis han havde orienteret sig korrekt.

Vejlø viser videoen for at understrege en vigtig pointe: at det er kompliceret at orientere sig fra en lastbil.

Der er tre spejle, der peger bagud i forskellige vinkler. Der er derudover et 'nærzonespejl', der viser, hvad der er foran lastbilen. De færreste ved det, men en lastbilchauffør sidder så højt oppe og relativt langt tilbage i kabinen, at der kan holde en lille personbil foran lastbilen, uden at chaufføren kan se den.

»Cyklister indser nok ikke, hvor lidt han kan se deroppefra. Jeg kan citere en læge fra flyvemedicinsk, at den orientering, en lastbilchauffør skal lave i et højresving, er mere kompliceret, end det er at flyve en jumbojet. Det er en avanceret manøvre, og hvis der så er meget trafik, de er stressede, påvirkede, eller der er fejl på køretøjet, kan det gå galt.«

### Op ad bakke på elcykel

Elcyklen bliver fragtet til politiet til tekniske undersøgelser, og senere samme dag tager Kim Vejlø den lille kørecomputer af cyklen og kører til cykelimportøren for at se, hvad der findes af data. Her kan forhandleren hjælpe med at udlæse cyklens hastighed i sekunderne, op til at den havarerer: Det er 25 km/t., elmotorens legale tophastighed.

Det er ikke en normal hastighed for en cyklist på den strækning.

»Der er en 2-3-procents stigning op mod krydset. Det er ikke Tour de France, men det ville normalt afstedkomme, at man kører langsommere, måske 10 km/t.«, siger Vejlø, der nogle uger senere tog strækningen på samme type elcykel. »Det går hurtigt, selv med en lettere overvægtig politiassistent i sadlen.«

I PC Crash-simulationen af ulykken viser Vejlø, hvor lidt der skal til, for at det var gået godt: Den ældre person skulle bare være 3 m længere væk fra lastbilen for at nå at reagere. Eller have kørt 22 km/t. i stedet for 25 km/t.

I sidste ende er hændelsesforløbet enkelt: Chaufføren foretog et højresving uden at orientere sig ordentligt. Han kunne have set cyklisten. Men måske er der en psykologisk forklaring.

»Mange lastbilchauffører bruger en teknik med, at de tæller, hvor mange cyklister de passerer«, siger Mette Fynbo. »Hvis de har passeret to, ved de, at der skal komme to og passere dem.«

»Men chaufføren har måske ikke i sin bevidsthed relateret cyklisten til krydset, for der var jo langt op«, siger hun.



**ØJE I LUFTEN.** **Politiassistent Kim Vejlø i færd med at sætte en drone op. Dronen tager billeder af ulykkes-scenerne i såkaldt 4K-opløsning.**  
Foto: Havarikommissionen

Med andre ord: Han har måske ubevist bemærket en ældre cyklist på en lille cykel. Lastet med indkøbsposer. På vej op ad bakke. Og ubevist konkluderet: Det bliver ikke mit problem.

### Meningsløsheden råder

Et af de væsentligste elementer i at op-rulle en ulykke er at høre om folks oplevelse af ulykken og de bagvedliggende forklaringer, og her kommer Havarikommissionens psykolog, Stine Andersen, på banen. En årsag til, at hun er nødvendig, er, at folk ikke altid siger sandheden til politiet, fordi de frygter at komme i klemme i juridisk forstand.

»Men de har ikke noget på spil over for mig, og jeg dømmes dem ikke«, siger Stine Andersen, der af samme årsag ikke kan fortælle om de konkrete sager i denne artikel. Hun har streng tavshedspligt.

Stine Andersen har en anderledes rolle end de fleste psykologer, idet hun ikke yder traditionel psykologhjælp: Hun skal ikke hjælpe folk med at bearbejde ulykken, hun skal finde ud af, hvad der er sket, ned i mindste detalje.

Rigtig mange siger alligevel ja, fordi de vil tale oplevelsen igennem, og fordi de kan give noget igen i forhold til at undgå ulykker i fremtiden: Så er der lidt mening i al meningsløsheden.

»De fleste ulykker sker jo ikke, fordi nogen vil noget ondt, men fordi man laver en mindre fejl, som mange andre også laver, hvor det går godt. Men her gik det galt«, siger hun. Stine Andersens opgave er at finde ud af, hvad der psykologisk kan have spillet ind i uheldet: at en person ikke orienterede sig, fordi der aldrig plejer at være nogen, eller han var afledt af noget, sad i sine egne tanker, var udkørt efter en lang arbejdsdag eller havde travlt. Måske følte han sig presset til at tage svinget af bilister bag ham.

Det kan også være, om partnerne er erfarne i trafikken, om de er stedkendte eller ej, hvordan deres helbred, syn, hørel-

se, bevægelighed i nakken, om de tilhører typen, der er bange for lastbiler og hopper ind på fortovet, eller sådan nogle, der stoler på, at de andre overholder loven.

Det er ofte hårde beretninger, siger hun.

»Det er et detektivarbejde, hvor fokus ligger på hændelser og ikke på følelser. Men under interviewene er det hele historien og hele mennesket, man får. Og det kan være hjerteskræende. Især den der fuldstændige tilfældighed og de små åndssvage ting, der ender med at gøre en forskel. Havde jeg dog bare kigget derhen. Havde jeg

dog bare gjort dit og dat. Og man kan bare ikke spole tiden tilbage. Man kan virkelig følge den meningsløshed, de føler, og man bliver ramt af tanken: Det kunne ligeså godt have været mig.«

### Hvad lærer vi af det?

Politimanden, psykologen, vejingeniøren, lægen og bilinspektøren ender hver med at sende et såkaldt fagbidrag til den dybdeanalyse, Havarikommissionen skal lave af hver ulykke. Det inkluderer videoer fra ulykkesstederne, luftfotos, grafikker og muligheden for selv at undersøge ulykken fra alle vinkler i bilinspektørens program PC Crash.

De 16 ulykker indtil videre danner til sidst et samlet billede, som man kan udlede noget af. Det kunne f.eks. være, at elcyklerne kører for hurtigt til de manøvrer, der skal foretages. At bilisterne ikke

## VIDEN OM

### cykeluheld

Ulykker med cykler skyldes yderst sjældent bevidst risikokørsel, men snarere en forventning om, at ting plejer at gå godt.

**Ældre cyklister** er i overvægt i statistikken over alvorlige ulykker. Derfor bør ældre være bevidste om deres cykelvaner. F.eks. bør de standse op, når de skal orientere sig og bilister bør være opmærksomme på ældre cyklister.

**Hjælp dig selv** ved at være synlig i trafikken, f.eks. med overtøj eller cykeltøj i fluorescerende farver. Cykelhjelm kan forhindre mange alvorlige skader.

**Vær opmærksom** på de andre i især svingende trafik. I Havarikommissionens undersøgelse fra 2008 var manglende eller forkert rettet opmærksomhed en faktor i 4 ud af 10 ulykker.

**Lastbilchauffører har ikke** et særligt godt udsyn. Sæt farten ned, når du nærmer dig og passerer et kryds.  
Kilde: Havarikommissionen

mentalt har vænnet sig til, at en gammel dame kan køre så hurtigt som et cykelbud. At visse typer elcykel er værre end andre. Eller noget helt fjerde eller femte. I 2019 munder det ud i en rapport med en række anbefalinger til f.eks. cyklister, bilister og myndigheder i forhold til forebyggelse af disse ulykker.

»Hvad vi ender med, tør jeg ikke gisne om nu. Når vi står med de her enkelulykker, spørger vi tit os selv: Hvad har vi egentlig lært her? Ofte er det først til sidst, at vi kan se det«, siger formanden for kommissionen, Mette Fynbo.

I forhold til traktorulykker gik Havarikommissionen i marts sammen med landbrugets organisationer for at oplyse traktorførere om blandt andet at vise af i god tid. Og efter en undersøgelse af ulykker med fodgængere endte kommissionen bl.a. med at anbefale, at vi nu altid *bakker ind* i parkeringsbåse. Så har vi langt bedre overblik, når vi kører ud. Det er blevet indført som krav på flere virksomheders parkeringsområder.

Og ikke mindst er der højresvingsulykker med lastbiler. De er styrtstykket i antal siden kommissionen undersøgte emnet i 2006 og kom med en række anbefalinger. Som Kim Vejlø, der som tidligere motorcykelbetjent var først på stedet ved alt, alt for mange meningsløse ulykker, udtrykker det.

»Jeg tror og håber, at vores arbejde var med til at gøre en forskel.«

lars.dahlager@pol.dk

Nogle detaljer i nævnte ulykker er ændret for at beskytte de involverede parter. Politiken har ikke set personfølsomme data.



**Den orientering, en lastbilchauffør skal lave i et højresving, er mere kompliceret, end det er at flyve en jumbojet**

Kim Vejlø, politiassistent