



HVU

Ulykker med fodgængere



Hovedbudskaber fra temarapport nr. 11, 2013

HVU har dybdeanalyseret 27 fodgængerulykker i byer. Undersøgelsen har givet et indgående kendskab til, hvorfor ulykkerne skete, og til de gennemgående træk ved ulykkerne. Formålet har været at bidrage til, at arbejdet med at forebygge fodgængerulykker kan målrettes yderligere.

Undersøgelsen er i december 2013 offentliggjort i temarapport nr. 11 Ulykker med fodgængere. I denne folder omtales nogle af hovedresultaterne.

Fodgængerne var særligt udsatte

2/3 af fodgængerne i undersøgelsen var på den ene eller den anden måde særligt udsatte. Der var f.eks. børn, ældre, påvirkede eller fodgængere med ikke synlige handicaps. Fælles for dem var, at de ikke havde optimale mentale eller fysiske forudsætninger for at færdes i trafikken.

I 20 af 27 ulykker bidrog fodgængerens til, at ulykken skete. I nogle af ulykkerne var der dog tale om, at fodgængerne var så små børn, så deres medvirken til ulykken hang sammen med, at der ikke var voksne, som holdt øje med dem. I alle ulykkerne undtagen en enkelt medvirkede bilisterne til, at ulykken skete. I 6 ulykker havde forhold ved vejen afgørende betydning for, at ulykken skete, og i én ulykke forhold ved køretøjet.

Ulykkestyper

HVU har valgt at inddele ulykkerne i en række typiske situationer/ulykkestyper:

- Ulykker under bakning (5 ulykker)
- Ulykker på fortovet (6 ulykker)
- Ulykker i mørke (10 ulykker)
- Ulykker med børn (9 ulykker)
- Ulykker i forbindelse med krydsning af vejen (16 ulykker)

Flere af ulykkerne optræder i mere end en ulykkestype.



Temarapport nr. 11 "Ulykker med fodgængere" kan ses og downloades på hvu.dk eller bestilles i trykt form hos Birgitte Stöckel Jensen, bsj@vd.dk



De bakkende bilister orienterede sig ikke godt nok

Ulykkerne under bakning skete, bl.a. fordi bilisterne ikke orienterede sig tilstrækkeligt til alle sider. Typisk nøjedes de med f.eks. at kigge i bakspejlet og det ene sidespejl. I et par tilfælde kunne ulykken være undgået, hvis bilisten havde vendt bilen i stedet for at bakke over en meget lang strækning - orienteringsmulighederne ved bakning er markant dårligere end ved kørsel fremad.

HVU har konstateret, at udsynet bagud fra bilerne ikke var særligt godt. Dette hang oftest sammen med det design, der ses i mange nyere biler, hvor bagrudens underkant er højere placeret, og stolperne mellem side- og bagrude er kraftigere end i biler af ældre design. Dette giver et mindre glasareal at orientere sig ud af.



Nogle fodgængere blev ramt på fortovet

En mindre del af fodgængerne blev ramt, mens de befandt sig på fortovet. De havde ikke en chance for at undgå ulykken og havde ikke nogen andel i, at den skete.

Ulykkerne skete typisk i forbindelse med, at føreren mistede kontrollen over bilen - ofte på grund af for høj hastighed. Halvdelen af bilisterne var unge og risikovillige eller fartglade.



Mørkeulykker med høj fart, unge og alkohol

Over halvdelen af fodgængerulykkerne i mørke skete i forbindelse med weekenden. Halvdelen af bilisterne og halvdelen af fodgængerne var mellem 18 og 25 år. Desuden var halvdelen af fodgængerne påvirkede, primært af alkohol.

Det var typisk bilisternes for høje hastighed, der medvirkede til, at ulykkerne skete. For fodgængerens vedkommende medvirkede bl.a. alkohol- eller medicinpåvirkning til, at de ikke så bilisten i tide. Mørket gjorde det vanskeligere for bilisten at få øje på fodgængerne, men kun i et enkelt tilfælde havde mørket afgørende betydning for, at fodgængerens tæt ved et ikke belyst fodgængerfelt blev overset.

Børnene var optagede af leg eller snak med kammerater

I 1/3 af ulykkerne var fodgængerens et barn under 15 år.

I knap halvdelen af tilfældene har HVU vurderet, at børnene var så små, så de slet ikke burde færdes alene i trafikken.





For de lidt større børn skete der typisk det, at de ikke så bilisten i tide, hvilket i mange tilfælde hang sammen med, at de var optagede af de kammerater, de fulgtes med. En meget stor andel af børnene gik eller løb pludseligt ud på vejen, bl.a. fordi de havde travlt eller var optagede af leg eller snak med kammerater.

For bilisternes vedkommende skete der typisk det, at de overså barnet pga. utilstrækkelig orientering, eller at de fejltolkede barnets adfærd og f.eks. regnede med, at det havde set bilen. I et par tilfælde kørte bilisten over for rødt eller sent gult.

Fodgængerne krydsede typisk på strækninger og uden for krydsningsfaciliteter

Over halvdelen af ulykkerne skete i forbindelse med, at en fodgænger krydsede vejen. I alle krydsningsulykkerne havde både bilist og fodgænger en andel i, at ulykkerne skete.

I næsten alle ulykker så fodgænger og/eller bilisten ikke den anden part i tide – de orienterede sig ikke tilstrækkeligt. Fejltolkning af den anden parts adfærd medvirkede til knap 1/3 af ulykkerne. Bilisternes for høje hastighed medvirkede til godt 1/3 af ulykkerne.



Fodgængere vælger som regel at benytte den mest direkte vej for at spare tid og nå hurtigst muligt frem. Dette er sandsynligvis baggrunden for, at 2/3 af de krydsende fodgængere krydsede på en strækning (dvs. ikke i forbindelse med et kryds) og/eller uden for en krydsningsfacilitet. Et par ulykker skete bl.a., fordi der ikke var en sikker krydsningsmulighed på et sted, hvor der oplagt var behov for det. Også i andre tilfælde er det vurderet, at vejmiljøet i højere grad kunne have understøttet sikre krydsningssteder for fodgængerne.

Lav fart og fodgængervenlige fronter giver færre skader

Undersøgelsen bekræfter, at lav påkørselshastighed har afgørende betydning for fodgængernes sikkerhed: De fleste af de alvorlige skader opstod ved kollisioner med mere end 30 km/t. Undersøgelsen bekræfter ligeledes, at fodgængervenlige fronter har afgørende betydning for, hvor slemt fodgængerne kommer til skade. Det er vurderet, at en udvendig fodgængerairbag sandsynligvis ville have reduceret fodgængernes skader i ca. 1/4 af de undersøgte ulykker.





HVU

Ulykker med fodgængere



HVU anbefaler bl.a.:

- **at bilisterne lærer at bakke sikkert, og at bilerne understøtter det**

Bilisterne skal bakke så kort som muligt, de skal bakke langsomt, orientere sig omhyggeligt, indstille spejlene korrekt og bakke ind i en indkørsel eller p-bås (ved ankomsten har man det bedste overblik over trafiksituationen). Bilerne skal udstyres med kamera i kombination med baksensor eller nødbremsesystem.

- **at hastighedsovertrædelser og rødkørsel forebygges gennem politikontrol og hastighedsbegrænsere**

Grove fartovertrædelser og rødkørsel lå bag nogle af de ulykker, hvor fodgængerne blev ramt på fortovet. Overtrædelserne kan forebygges gennem øget politikontrol suppleret med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol. Desuden anbefales krav om hastighedsbegrænsere for unge og for dømte fartovertrædere.

- **at det gøres mere sikkert for fodgængerne at færdes i nattelivet**

Fodgængerne skal gennem kommunikationsindsatser lære at passe på sig selv og hinanden i trafikken om natten – også i beruset tilstand. Flere politikontroller kan modvirke fartovertrædelser om natten. Taxifirmaer kan bidrage ved, at chaufførerne ikke kører for stærkt og sætter berusede af, hvor de kan komme sikkert videre. Beværgninger kan bidrage gennem ansvarsfuld udskænkning.

- **at små børn skal være under opsyn, og de lidt større skal lære at færdes sikkert sammen med kammeraterne**

Undersøgelsen bekræfter nødvendigheden af den kommunikationsindsats, som gennemføres i forhold til forældre og børn via Rådet for Sikker Trafik, skoler m.v. Det kan overvejes at øge fokus på at sikre de små børns færden omkring hjemmet og på, hvordan de lidt større børn kan færdes sikkert med kammerater i trafikken.

- **at vejene understøtter sikker krydsning, og at bilerne udstyres, så fodgængerkollisioner undgås eller afbødes**

Vejmiljøet bør indrettes, så fodgængere ledes til at krydse på sikre steder, og så krydsningsfaciliteterne får bilisterne til at sænke hastigheden og standse for fodgængere f.eks. ved hævede flader. Flere hastighedszoner med 30 eller 40 km/t kan skabe et sikrere fodgængermiljø. Bilerne bør udstyres med automatisk nødbremsesystem med fodgængerdetektor, night view system, som viser bl.a. fodgængere f.eks. på et display, samt udvendig fodgængerairbag.