

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Analyse af cykelulykker

Thomas Skallebæk Buch, tsbu@vd.dk

Vejdirektoratet

Abstrakt

Landspatientregisteret indeholder en mængde tilskadekomster i cykelulykker, som ikke er en del af Vejdirektoratets officielle ulykkesstatistik. Vejdirektoratet har sat sig for at analysere oplysninger om cykelulykker i de to datasæt. Resultatet skal give et opdateret kendskab til ulykkesbilledet for cyklister samt indsigt i, hvordan data i Landspatientregisteret kan anvendes i det ulykkesforebyggende arbejde.

Baggrund

Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken er faldende, men set alene på tilskadekomne cyklister, har udviklingen de senere år ikke været lige så positiv. Vejdirektoratet har derfor fået gennemført en analyse af udviklingen i antallet af cykelulykker og cykelulykkernes kendetegn for på den måde at få en opdateret viden om ulykker med cyklister ud fra deisen om, at forebyggelse kræver et opdateret vidensgrundlag.

Politiet registrerer alle dødsulykker, men da det er velkendt, at der er en række ulykker med cyklister, som aldrig kommer til politiets kendskab, er det valgt at inddrage andre datakilder ud over den officielle ulykkesstatistik baseret på politiregistrerede ulykker. Analysen inddrager derfor også data om tilskadekomne cyklister fra Landspatientregistret (LPR). I projektet blev det også forsøgt at inddrage ulykkesdata fra de tre største forsikringselskaber, men det var desværre ikke muligt.

Analysen har haft to formål:

- 1) At få opdateret viden om cykelulykker
- 2) At få kendskab til, hvordan viden baseret på registrerede tilskadekomster i LPR kan supplere viden om ulykker i den officielle ulykkesstatistik

Analysen er udført af RAW Mobility for Vejdirektoratet, og hvor følgende kun indeholder et udpluk af analysens resultater, er resultaterne mere udførligt beskrevet i en rapport [1].

Data og metode

Ulykkesdata fra den officielle ulykkesstatistik

Politiregistrerede ulykker fra den officielle ulykkesstatistik, der indsamles og færdigbehandles af Vejdirektoratet er anvendt til to delanalyser. Ulykkesdata er trukket fra vejman.dk og indeholder en række oplysninger om ulykkestidspunkt, ulykkessted, hændelsesforløb og involverede parter.

- Ulykkesdata for 2004-2023 er anvendt til at undersøge udviklingen i antallet af cykelulykker over de seneste 20 år.
- Ulykkesdata for 2019-2023 er desuden anvendt til at undersøge kendetegn ved cykelulykkerne med udgangspunkt i de mange forskellige oplysninger, der registreres om hver ulykke og deres involverede parter.

Data om tilskadekomster fra LPR

Data om tilskadekomne cyklister i trafikken registreret på hospitaler og skadestuer er inddraget. Udtrækket fra LPR er leveret af Sundhedsdatastyrelsen. Det var hensigten at anvende data fra 2019-2023 for at benytte samme periode som for udtrækket til den anden del af analysen baseret på politiregistrerede ulykker. Sundhedsstyrelsen anbefalede imidlertid at undgå foråret 2019, da der var databrud som følge af overgangen fra LPR2 til LPR3, og derfor blev data i stedet trukket for den 5-årige periode 01.07.2019-30.06.2024.

Sundhedsdatastyrelsen leverer data på aggregeret niveau, og det er derfor nødvendigt forud for bestillingen at udvælge, hvilke data der ønskes krydset. Eftersom analysen har haft fokus på at få kendskab til mulighederne i at benytte LPR i trafikikkerhedssammenhænge, er der udtrukket alle data om registrerede parametre, der har relevans fra et trafikfagligt perspektiv. Da det på forhånd har været vanskeligt at vurdere registreringspraksis for de udvalgte parametre, er der for hver parameter alene set på regionale forskelle.

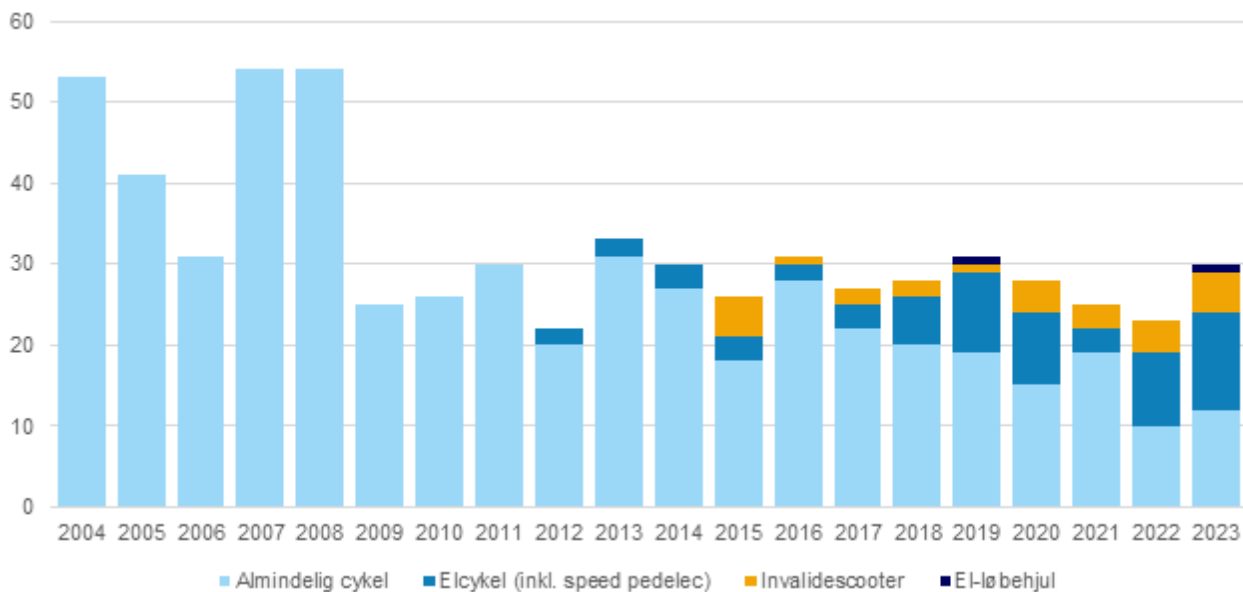
Resultater

Udvikling i ulykker med cyklister

Efter et fald i antallet af cykelulykker fra 2004 til 2010, har antallet af registrerede materielskadeulykker været stigende, mens antallet af registrerede personskadeulykker har ligget relativt stabilt. I 2023 blev der registreret 878 personskadeulykker og 1.762 materielskadeulykker, der involverede en cykel. Andelen af dræbte og tilskadekomne cyklister, der har kørt på en elcykel (eller speed pedelec) har været støt stigende og udgjorde i 2023 19 %, men udviklingen har fulgt den samme som udviklingen i kørsel på elcykel.

Den overordnede cykelkategori i ulykkesstatistikken omfatter ikke bare cykler og elcykler, men er også de senere år udvidet med mulighed for at angive invalidescootere og elløbehjul. Disse to transportformer udgør en meget beskedent del af de ulykkesinvolverede cykler, men ved udtræk for dræbte cyklister er de ikke uvæsentlige. I 2023 var der 30 dræbte i den overordnede cykelkategori, men heraf havde 5 kørt på en invalidescooter og 1 på elløbehjul. Fordelingen af dræbte på cykeltyper ses i Figur 1.

Dræbte 'cyklister' fordelt på elementarter (cykeltyper)

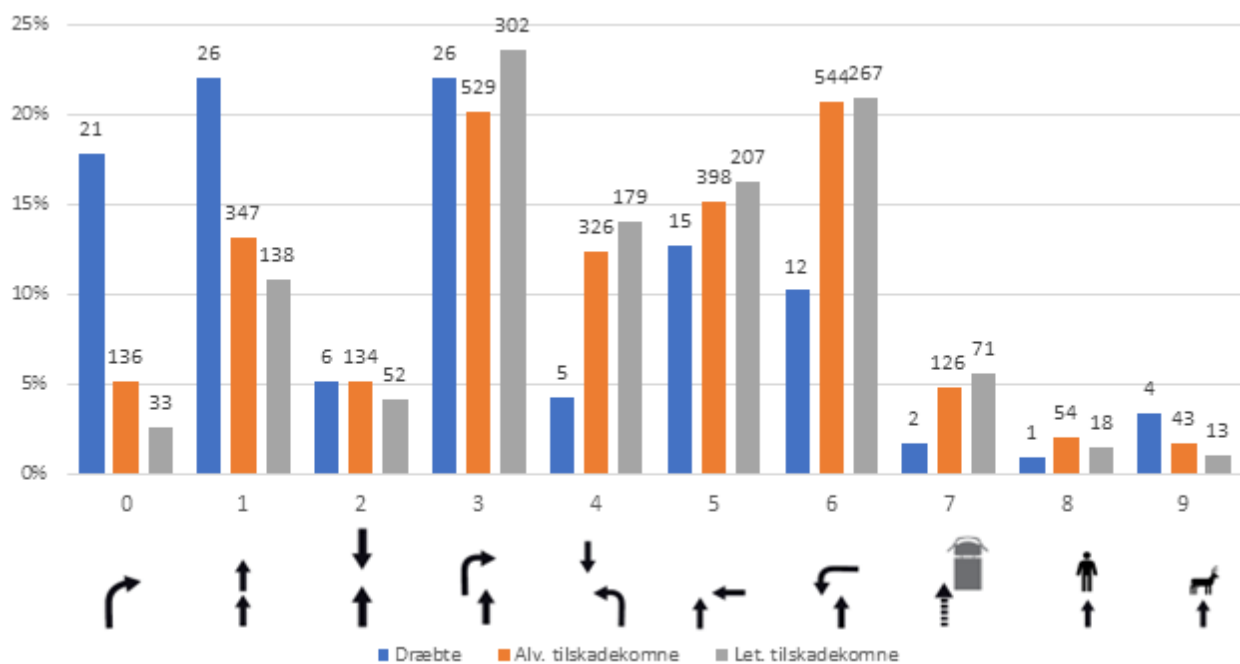


Figur 1: Antal dræbte på 'cykel' pr. år i perioden 2004-2023.

Kendetegn for ulykker med cyklister

I forbindelse med analysen af kendetegn ved cykelulykker, er cykelulykker indsnævret til ulykker, der involverer cykler i gængs forstand, dvs. almindelige cykler og elcykler (inkl. speed pedelecs) og ikke blot en invalidescooter eller et elløbehjul. Der er generelt kun små forskelle i kendetegn for ulykker, der sker med hhv. almindelige cykler og elcykler, bortset fra når der ses på alderen for tilskadekomne cyklister. Derfor er der kun for alderen af tilskadekomne cyklister skelnet mellem cykler med eller uden elektrisk hjælpemotor.

Figur 2 viser fordelingen af dræbte og tilskadekomne cyklister på hovedsituationer.



Figur 2: Dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne cyklister fordelt på hovedsituation 2019-2023.

Ikke overraskende sker der flest cykelulykker i byerne, i de lyse måneder og på hverdage i morgen- og eftermiddagstrafikken, hvor der er flest cyklister. Selvom der sker flest cykelulykker i byerne, er ulykkerne ude på landet ofte mere alvorlige. Der er desuden en høj andel dræbte cyklister i de relativt få eneulykker, som registreres af politiet.

Blandt dødsulykkerne med cyklister i byerne udgør højresvingsulykker næsten en fjerdedel, og oftest involverer de en lastbil. Ulykkerne sker ofte i kryds med enkeltrettede cykelstier. En stor andel (ca. 80%) af højresvingsulykkerne med personskaade i byerne sker dog med personbiler som modpart, selvom der relativt sjældent forekommer dødsfald i disse ulykker. På landet sker flere af dødsulykkerne på veje uden cykelfaciliteter, hvor en bil påkører en cyklist bagfra. Størstedelen af disse ulykker var formentlig ikke sket, hvis der havde været cykelsti.

Når det kommer til de tilskadekomne cyklisters alder, er de tilskadekomne elcyklister generelt ældre end de tilskadekomne på cykler uden hjælpemotor. Dette skyldes sandsynligvis, at der er en højere andel elcykelbrugere blandt ældre cyklister, evt. kombineret med elcyklens højere hastighed.

Kendetegn for tilskadekomne cyklister i LPR

Der registreres i omegnen af 16.000 tilskadekomne cyklister i LPR om året, hvoraf lidt under halvdelen registreres i Region Hovedstaden og ca. en fjerdedel i Region Syddanmark. Det er således tydeligt, at hospitaler og skadestuer får kendskab til et meget højere antal cyklister, der har været i ulykke, end politiet gør, og det ses samtidig, at en overvægt af de registrerede cyklister i LPR er kommet til skade i eneulykker (71%). Det er ikke muligt at identificere flere tilskadekomne fra samme ulykke i LPR, da hver tilskadekomne trafikant registreres separat.

Der er nogenlunde samme fordeling i LPR som i de politiregistrerede ulykker mellem mænd (55 %) og kvinder (45 %), som er kommet til skade på cykel. I de fleste regioner følger aldersfordelingen af tilskadekomne cyklister i LPR ca. befolkningssammensætningen, på nær i Region Hovedstaden, hvor der ser ud til at være en overrepræsentation af tilskadekomne i alderen 25-34 år, mens der er registreret færre tilskadekomne i aldersgrupperne 0-17 år og +65 år.

Idet der er tale om sygehusdata, findes der grundig information om diagnoser for de tilskadekomne cyklister. De hyppigste diagnoser er knoglebrud af albue/underarm, håndled/hånd og skulder/overarm, åbent sår på hoved eller overfladisk læsion af knæ/underben, skulder/overarm eller albue/underarm.

I princippet kan det registreres om cyklisten har kørt på ladcykel, elcykel eller speed pedelec, men det er ikke obligatorisk at specificere cykeltypen i LPR, og kun 5 % er registreret som værende kørende på elcykel, mens cyklende på øvrige cykeltyper udgør en forsvindende lille andel. Samtidig ses bemærkelsesværdige forskelle mellem regioner. Lignende udfordringer med delvist frivillige svarkategorier opleves for registreringer om modparter, turformål og skadessted. Betydningen af svarmulighederne synes heller ikke entydige, hvilket også vanskeliggør anvendeligheden af disse registreringer.

Rent frivillige parametre såsom ulykkessituation, brug af sikkerhedsudstyr og trafikantrolle registreres i meget ringe grad.

Tilskadekomster i LPR stedfæstes ikke, men den tilskadekomnes bopælskommune er kendt. Kobles disse data med hvor meget der cycles, er det muligt fx at opgøre tilskadekomne cyklister pr. cyklet kilometer i kommuner eller regioner, uden det dog er givet, at tilskadekomsten er sket i bopælskommunen.

Afrunding

Ulykkesdata fra den officielle ulykkesstatistik giver detaljerede oplysninger om de ulykker med cyklister, som kommer til politiets kendskab. Disse oplysninger er velegnede i det præventive ulykkesarbejde, hvad enten det er det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde eller den overordnede adfærdspåvirkende indsats.

LPR er velegnet til at supplere ovenstående ved at få størrelsesorden på omfanget af tilskadekomne cyklister fx også på et kommunalt niveau.

Ud fra de tilskadekomne i LPR, er det tydeligt, at der er en række cykelulykker, der giver anledning til tilskadekomster, om hvilke der er meget lidt viden, dvs. eneulykker med cyklister. Der er en række forsøgsprojekter i gang og nogle lokale samarbejder mellem kommuner og akutmodtagelser, der prøver at øge omfanget af trafikrelaterede statistiske data i relation til tilskadekomsterne i LPR. Det kan helt sikkert forøge muligheden for at anvende tilskadekomster i LPR til kvantitative opgørelser på flere parametre.

Imidlertid kunne det være interessant at få en bedre forståelse af, hvad der fører til de ulykker med tilskadekomst, som ikke ender i den officielle ulykkesstatistik. En kvalitativ tilgang til en undersøgelse af fx tilskadekomne cyklister i LPR, der har været i eneulykker, kunne bidrage til forståelsen af nuancerne i denne ulykkestype og identificere forhold, der har været afgørende for ulykkernes opståen. En sådan viden vil kunne bruges i lovgivningsarbejdet og i arbejdet med at påvirke trafikanterne, men også af vejmyndighederne fx kombineret med målrettede trafiksikkerhedsinspektioner med henblik på at fjerne væsentlige risikoforhold på vej- og stinettet.

Referencer

[1] Vejdirektoratet (2025), *Cykelulykker de seneste 20 år - Analyse af politiregistrerede trafikulykker og tilskadekomne registreret i Landspatientregisteret*, Vejdirektoratet.