



HVU

Ulykker med ældre bilister



Hovedbudskaber fra temarapport nr. 9, 2012

HVU har dybdeanalyseret 32 ulykker med ældre bilister for at afdække, hvad der typisk går galt i denne type ulykker. De ældre trafikanter udgør en stadigt større gruppe i trafikken. Det betyder ikke flere ulykker, hvilket flere undersøgelser har vist. Men de ældre bilister bliver involveret i nogle bestemte ulykkestyper og kommer oftere alvorligt til skade, bl.a. fordi de er mere skrøbelige. Det kan ændre det samlede ulykkesbillede, og det skal tænkes ind i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Undersøgelsen er i marts 2012 offentliggjort i temarapport nr. 9 Ulykker med ældre bilister. I denne folder omtales nogle af hovedresultaterne.

Undersøgelsen har vist, at der var tre gennemgående typer ulykker:

- **Ulykker med manglende bevidsthed hos den ældre (9 ulykker)**

Den ældre fik typisk et ildebefindende eller var på anden måde svækket fysisk eller psykisk.

- **Ulykker i kryds, hvor den ældre overser modparten eller rødt lys (12 ulykker)**

Her overså den ældre en modpart eller det røde lys. Kun i få tilfælde var der tale om for hastig orientering, og der var ingen eksempler på, at den ældre tog chancer. Modparterne kørte i flere tilfælde for stærkt, hvilket medvirkede til, at de blev overset.

- **Ulykker, hvor den ældre er uden andel (9 ulykker)**

I denne type ulykker kørte modparten typisk over i den ældres kørebane. Den ældre havde ingen mulighed for at undgå ulykken, og det ville en yngre bilist heller ikke have haft.

De ældre fik langt alvorligere skader end modparterne. Dels fordi de er skrøbeligere pga. alderen, dels fordi de kørte i ældre biler med lavere sikkerhedsmæssigt niveau.

HAVARIKOMMISSIONEN FOR
VEJTRAFIKULYKKER

www.HVU.dk • Telefon: 7244 3204



KRYDS ER KRÆVENDE – SÆRLIGT FOR ÆLDRE

Med alderen svækkes evnen til at bearbejde flere informationer på samme tid. HVU vurderer, at dette medvirkede til, at de ældre overså modparterne i ulykkerne i kryds.

For alle trafikanter er det en kompleks opgave at passere et kryds med flere trafikstrømme og typer trafikanter. Før man beslutter at køre frem, skal man tage stilling til forskellige typer trafikanter og køretøjer fra flere forskellige retninger, i flere spor og med forskellige hastigheder og intentioner. Man skal samtidig aflæse vejafmærkning og skilte. Det hele skal foregå hurtigt, for trafikken skal glide, og trafikbilledet ændrer sig hele tiden.

HVU's undersøgelse har vist, at i de ulykker, hvor den ældre skulle have holdt tilbage for modparten, men alligevel kørte frem, skete det typisk, fordi den ældre havde overset modparten, og ikke fordi den ældre f.eks. fejltolkede modpartens hastighed eller tog chancer. At modparten blev overset, hænger sandsynligvis sammen med den komplekse opgave, det er at passere et kryds. Det var svært for den ældre, når der var så mange informationer, som skulle bearbejdes på samme tid.

HVU i ingen tilfælde kunnet konstatere, at nedsat syn hos den ældre medvirkede til, at modparten blev overset. De fleste ældre havde fået fornyet kørekortet inden for det sidste år og dermed fået tjekket synet.

I 1/3 af tilfældene medvirkede dårlige oversigtsforhold i krydset til, at modparten blev overset.

Flere modparter kørte for stærkt, men straffes ikke

I flere af tilfældene kørte modparterne for stærkt, hvilket medvirkede til, at de blev overset. Modpartens høje hastighed betød, at den ældre skulle orientere sig længere væk end normalt for at få øje på modparten i tide. Modparten var også sværere at få øje på pga. den større afstand. I de konkrete tilfælde kunne ulykken være undgået, hvis hastighedsgrænsen var overholdt.

Selvom modpartens for høje hastighed i flere tilfælde medvirkede til ulykken, er modparten kun i ét tilfælde blevet straffet for sin fartovertrædelse. Til gengæld er de ældre bilister i næsten alle tilfælde blevet straffet for at overtræde deres vigepligt. Ofte skyldes det, at det ikke har været muligt at skaffe det nødvendige grundlag for at retsforfølge modparten, da dennes hastighed ikke har kunnet fastslås med sikkerhed. HVU anbefaler, at der gennem adgang til bilernes elektronik og montering af sorte bokse åbnes op for at aflæse bilens hastighed før kollisionen til brug for retsforfølgelsen.



ÆLDRE BØR MÆRKE EFTER, INDEEN DE KØRER

Nogle af ulykkerne skete, fordi den ældre fik et ildebefindende eller var svækket fysisk eller psykisk. Selvom der i de fleste tilfælde var tale om pludseligt opstået sygdom, vurderer HVU, at de ældre bør være mere opmærksomme på symptomer eller forhold, som betyder, at de ikke vil kunne køre bil på forsvarlig vis.

I de ulykker, som primært skete, fordi den ældre fik et ildebefindende eller var svækket fysisk eller psykisk, var der i de fleste tilfælde tale om pludselig opstået sygdom eller svækkelse hos den ældre. Det var altså ikke en sygdomstilstand, som over længere tid havde svækket køreevnen. Kun i to tilfælde har HVU vurderet, at kørekortet burde have været frataget, eller den ældres køreevne yderligere kontrolleret ved sidste kørekortsfornyelse. Så der er ikke i undersøgelsen belæg for, at der bør strammes op på proceduren for kørekortsfornyelse.

Selvom der i de fleste tilfælde var tale om en pludselig nedsættelse af køreevnen, så har HVU dog i en del tilfælde vurderet, at ulykken kunne være undgået, hvis den ældre inden køreturen havde været mere opmærksom på symptomer eller forhold, som betød, at de ikke ville kunne køre bil på forsvarlig vis. Det har f.eks. været svimmelhedsanfald, hvis en lægeordineret behandling ikke var fulgt, eller ved mangel på søvn.

I et par tilfælde medvirkede trafikabil

var blevet analyseret, var der muligvis dukket flere tilfælde op.

I en del af ulykkerne var der i øvrigt så varmt i bilen, at det kan have påvirket den ældres tilstand.

De ældre kommer alvorligere til skade

I de undersøgte ulykker er der en klar overvægt af dræbte og svært tilskadede ældre i forhold til modparterne. Dette skyldes dels, at man med alderen får skrøbeligere knogler, muskler og led, dels at de ældre i forhold til modparterne generelt kørte i ældre biler med lavere sikkerhedsmæssig standard. De ældres biler havde bl.a. ikke selekraftbegrænsere og sideairbags i samme omfang som modparternes, og netop disse to former for udstyr har stor betydning for ældre. Selekraftbegrænsere fordi ældre ikke så godt som yngre tåler en voldsom opbremsning. Sideairbags fordi ældre ofte påkøres fra siden.



HVU

Ulykker med ældre bilister



HVU anbefaler bl.a.:

- **De ældre skal have vejledning i at orientere sig**

Det bør undersøges, hvordan ældre bedst bærer sig ad, når de skal orientere sig i et kryds. De ældre skal vejledes i orientering.

- **De ældre bør være opmærksomme på symptomer inden kørslen**

Der bør gøres en indsats, så ældre bliver mere opmærksomme på symptomer og andet, der kan give problemer i trafikken. Ældre skal også være mere opmærksomme på at have den rette temperatur i bilen. De ældre bør vejledes bedre om trafikfarlig medicin, så de f.eks. er helt klar over, hvordan de skal forholde sig med hensyn til kørsel.

- **De ældre skal vejledes i et sikkert bilvalg, og der skal banes vej for teknik, som kan gribe ind ved ildebefindende**

Det er vigtigt, at også ældre får viden om betydning af sikkerhedsniveauet, når de skal vælge bil. Afstandsassistent, søvndetektor og anden teknik kan afhjælpe i forbindelse med ildebefindende o.l.. Det skal være nemt og billigt at vælge sådant udstyr.

- **Hastigheden ved kryds skal sænkes, og krydsene skal være overskuelige**

Mange af de undersøgte ulykker kunne være undgået, hvis modparten havde overholdt hastighedsgrænsen. HVU anbefaler derfor målrettede tiltag mod hastighedsovertrædelser, også i kryds. Det skal sikres, at oversigten er i orden i kryds, og at de er så enkle og overskuelige som muligt.

- **Der skal tages flere blodprøver og altid testes for alkohol og narkotika ved personskaideulykker**

Temarapport nr. 9 Ulykker med ældre bilister kan ses og downloades på hvu.dk eller bestilles i trykt form hos Birgitte Stöckel Jensen, bsj@vd.dk

HAVARIKOMMISSIONEN FOR
VEJTRAFIKULYKKER

www.HVU.dk • Telefon: 7244 3204