

Sammendrag:

Sykkelulykker blant ungdom

Trafikkreglene ble endret 1. mai 1998. Syklister fikk nå ubetinget vikeplikt for annen trafikk ved kjøring fra fortau og ut i kjørebanelen. I forbindelse med regelendringene gjorde TØI en undersøkelse på oppdrag fra Statens informasjonstjeneste for å kartlegge i hvilken grad syklister og andre trafikanter kjente til regelendringene, og om de hadde lagt merke til informasjonskampanjen ("Sykkel i veien") om regelverket som ble gjennomført. Informasjonskampanjen var særlig rettet mot ungdom, og evalueringen av kampanjen ble derfor blant annet gjort gjennom en spørreskjema-undersøkelse blant 5619 skoleelever i ungdomsskole og videregående skole (Bjørnskau og Assum 1999). Utvalget ble bevisst gjort såpass stort at det senere skulle være mulig å undersøke om kjennskap til regelverket har betydning for risikoen for ulykker og skader.

Den foreliggende rapporten viser resultatene fra en slik ulykkesanalyse. Resultatene fra denne analysen viser at kjennskap til vikepliktsreglene i en del ulike situasjoner ikke har betydning for ungdoms risiko for sykkelulykker og -skader. Mange av situasjonene det er spurt om er imidlertid situasjoner der en stor del av både bilførere og syklister er i tvil om hvordan regelverket skal forstås. Det er derfor ikke så overraskende at kunnskap om vikeplikten i disse situasjonene ikke har betydning for ulykkesrisikoen. Hvis både syklister og bilførere tror at bilføreren har vikeplikt i en situasjon der syklisten faktisk har vikeplikt, innebærer ikke feiloppfatningen noen økt risiko.

Resultatene kan imidlertid ikke tolkes som at kunnskap om trafikkregler generelt ikke er av betydning. De viser at kunnskap om vikepliktsreglene i de situasjonene som det er spurt om her, ikke har signifikant betydning for ungdoms risiko for sykkelulykke eller -skade.

Analysene viser videre at livsstils- og personlighetsvariabler har stor betydning for sykkeluhell og -skader. Ungdom som har prøvd strikkehopping har mye høyere risiko for uhell og skader enn ungdom som ikke har gjort det. Også ungdom som kunne tenke seg å hoppe i strikk har høyere risiko enn de som ikke kan tenke seg dette. Det viser seg videre at de som røyker daglig har høyere risiko for uhell og skader enn de som ikke røyker. Strikkehopping og røyking kan betraktes som uttrykk for stimulussøking og grensetesting og slike forhold er antakelig også assosiert med høyere risiko også for andre typer uhell. Analysene viser at disse faktorene har større betydning for sykkelulykker som fører til personskafer enn for mindre alvorlige sykkeluhell.

Ungdom som har "liberale" foreldre som tillater dem å være seint ute, på fester o.s.v. mer enn annen ungdom, har større risiko enn andre for å ha sykkeluhell og å bli skadet i sykkeluhell. Blant disse ungdommene er det også flere som har hatt sykkeluhell under påvirkning av rusmidler. Det gjelder også de som røyker; det er

langt flere av de som røyker som har hatt sykkeluhell under ruspåvirkning enn blant de som ikke røyker.

Både kjønn og alder har betydning for risikoen for utforkjøring/velt og risikoen for kollisjoner på sykkel. Gutter er mer utsatte enn jenter, og de yngste ungdommene er mer utsatte enn de noe eldre. Disse variablene har imidlertid ikke betydning for risikoen for personskadeulykke. Det betyr at guttene og de yngste ungdommene har relativt flere mindre alvorlige sykkeluhell, men ikke flere alvorlige uhell. Gutter har imidlertid flere uhell under ruspåvirkning enn jenter har. De eldste ungdommene har også flere uhell under påvirkning av rusmidler enn de yngre ungdommene.

Vi undersøkte også betydningen av idrettsaktivitet for sykkeluhell og -skader. Bakgrunnen for dette var en hypotese om at man gjennom å drive lagidrett utvikler en evne til samhandling som kan være gunstig i trafikken. Vi fant imidlertid ikke den ventede gunstige effekten av å drive idrett. Idrettsaktiv ungdom har faktisk større risiko for uhell og skader enn ungdom som ikke er idrettsaktiv. Det er uvisst hva forklaringen på dette er, men en grunn er antakelig at jenter som er idrettsaktive er mer stimulussøkende enn andre jenter.

I tillegg ble det undersøkt om mors og fars utdanning hadde betydning for risiko for sykkeluhell. Tidligere forskning har vist at barn av foreldre med høy utdanning har lavere risiko for ulykker generelt. Vi fant imidlertid ikke noen slik gunstig effekt av utdanning. Faktisk har ungdommene med høyt utdannete foreldre flere sykkeluhell enn andre. Dette skyldes imidlertid ikke foreldrenes utdanning, men at disse ungdommene sykler mer enn andre. De som sykler mye har naturlig nok større sannsynlighet for sykkeluhell enn de som sykler lite.

Vi fant som nevnt ikke effekt av kjennskap til vikepliktsreglene, men vi fant klare effekter av spørsmålene om atferd i trafikken. Atferdsvariabler som gir signifikant økt risiko for uhell og skade er "sykling mot kjøreretningen i enveiskjørte gater" og "sykling på rødt lys". Atferdsvariabler som gir redusert risiko er "sykle på gang- og sykkelvei", "bruke refleks i mørke" og "signalisere ved venstresving". Å se etter om bilførere ser syklisten, å bruke lys i mørke, å gå av sykkelen i gangfelt og å bruke hjelm bidrar også til redusert risiko i enkelte modeller.

Enkelte av atferdsvariablene har en tvetydig effekt i analysene. Det gjelder for eksempel bruk av hjelm, og å gå av sykkelen i gangfelt. I mange modeller ser det ut til at disse atferdsvariablene har motsatt effekt av hva en skulle vente, d.v.s. at bruk av hjelm og det å gå av sykkelen i gangfelt ser ikke ut til å gi færre ulykker eller skader. Ved nærmere analyser viser det seg at dette skyldes at en del har endret atferd og begynt å bruke hjelm hyppigere og/eller begynt å gå av sykkelen oftere i gangfelt som følge av sykkeluhell. Når vi kontrollerer for dette, ved å ta ut respondenter som har slike erfaringer, gir disse atferdsvariablene stort sett den forventede gunstige effekten.

Men selv etter slik kontroll finner vi ikke at bruk av hjelm reduserer risikoen for personskadeuhell i dette materialet. Grunnen er sannsynligvis at hjelm bare beskytter mot hodeskader, og sykkelulykker som er så alvorlige at hjelmen faktisk har effekt, fører antakelig uansett til såpass mye skade at man trenger legebehandling. Det betyr i så fall at bruk av hjelm godt kan redusere omfanget av hodeskader ved en ulykke, men at dette ikke fører til redusert sannsynlighet for personskade generelt.

Når mange syklister svarer at de har begynt å gå av sykkelen i gangfelt som følge av et uhell, tyder det på at de har blitt påkjørt syklende i gangfelt. Det kan være en indikasjon på at regelendringen fra 1998 ikke har fungert etter hensikten. For å undersøke dette nærmere ble det foretatt en spesialutkjøring fra Statistisk sentralbyrås trafikkulykkesstatistikk. Det viste seg at andelen syklister som er skadet etter utkjøring fra gang- og sykkelvei og fortau var signifikant høyere i 1998 og 1999 enn tidligere på 1990-tallet. Dette kan tyde på at bilister i større grad enn syklister har blitt bevisste regelendringene og endret atferd i slike situasjoner.

Hovedresultatene fra analysene av ungdoms sykkeluhell er oppsummert i tabell 1.

Tabell 1. Oppsummering av hovedresultater fra ulykkesanalysene

	Utforkjøringer	Kollisjoner	Personskader
Variabler som <u>øker</u> risikoen for uhell:	Kjørelengde Kjønn (gutt) Alder (lav) Idrettsaktiv Liberale foreldre Strikkhopping Sykle mot enveiskjøring Sykle på rødt lys	Kjørelengde Kjønn (gutt) Alder (lav) Idrettsaktiv Røyking Liberale foreldre Strikkhopping Sykle mot enveiskjøring Sykle på rødt lys	Kjørelengde Idrettsaktiv Røyking Liberale foreldre Strikkhopping Sykle mot enveiskjøring Sykle på rødt lys
Variabler som <u>reduserer</u> risikoen for uhell:	Kjønn (jente) Alder (høy) Sykle på gang/sykkelvei Se om bilfører ser Rekke ut armen ved venstresving	Kjønn (jente) Alder (høy) Sykle på gang/sykkelvei Rekke ut armen ved venstresving Bruke refleks i mørke Bruke hjelm	Sykle på gang- og sykkelvei Gå av sykkel i gangfelt (ofte) Bruke lys i mørke (ofte)