

Sammendrag:

Sykkelulykker

Ulykkestyper, skadekonsekvenser og risikofaktorer

Underrapportering av sykkelulykker

Svært mange av sykkelulykkene som skjer, kommer ikke med i den offisielle veitrafikkulykkesstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Grunnen er både at mange av sykkelulykkene er eneulykker der syklisten ikke ser noe poeng i å rapportere ulykken til politiet, og at mange syklister ikke er klar over at ulykker med (ikke ubetydelig) personskade skal meldes til politiet.

Det betyr at man vet svært lite om det store flertallet av sykkelulykker og om skadene etter slike ulykker.

For å finne ut hva som kjennetegner sykkelulykker og skader har vi både benyttet ulykkesregisteret til SSB og skaderegisteret til Forsikringsnæringens Hovedorganisasjon (TRAST). I tillegg er det samlet inn opplysninger om sykkelbruk og ulykker i et utvalg på bortimot 4300 syklister. Dette utvalget består av to delutvalg. Ett utvalg består av skadde syklister som har vært til behandling ved Harstad sykehus, Oslo Legevakt, Lillehammer sykehus eller St. Olavs hospital i Trondheim. Et annet utvalg er trukket tilfeldig fra Falck sykkelregister blant registrerte sykkeleiere i de samme fylkene.

Færre sykkelulykker enn tidligere antatt

SSBs ulykkesregister viser at antall sykkelulykker og skader er kraftig redusert de siste 10-12 årene. Det er særlig blant barn og ungdom at skadetallene har gått ned. Det har også vært en større nedgang blant kvinner enn blant menn. Når det gjelder ulykkestyper er det ikke klare tendenser til at bestemte ulykkestyper er mer redusert enn andre. TRAST-registeret har bare oversikt over sykkelskader der sykkel er motpart i kollisjoner med motorkjøretøy. TRAST-registeret har også den svakhet at antallet registrerte skader varierer systematisk med salget av nye motorkjøretøyer, fordi disse i større grad har kasko-forsikring og dermed blir flere av skadene innrapportert.

Tidligere har man anslått underrapporteringen av sykkelulykker til å være 1:11-1:12, dvs. at det "sanne" tallet på sykkelulykker og skader er 11-12 ganger så høyt som det SSB registrerer. Disse anslagene er basert på Folkehelsas skaderegister. Dette registeret er ikke lenger oppdatert. Resultatene fra spørreskjemaet tyder på at underrapporteringen nå ikke er så stor, og at skadetallene i SSB-registeret bør vektas opp med en faktor på 7-8. Det innebærer at det "sanne" tallet på trafikkskader med sykkel i 2004 trolig var i størrelsesordenen 4500 – 5000, hvilket er mye lavere enn hva man tidligere har antatt. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til dette estimatet.

Eneulykker dominerer

Resultatene fra spørreskjemaet viser at om lag tre av fire sykkelulykker er eneulykker. Det er også om lag tre av fire ulykker som fører til personskade. De vanligste eneulykkene er at man "går på hodet" (en av fem) og at man sklir og velter (en av fire). I tillegg skyldes omtrent en av ti eneulykker at man må foreta en kraftig oppbremsing eller brå unnamanøver for å unngå å kolliderer med en annen trafikant. Det fleste eneulykker skjer på asfaltert bilvei, men mange sklir og velter på våt asfalt eller fordi det er grus/sand på asfalten. Omtrent en av ti eneulykker skjer i skog/mark/terreng og er dermed ikke å betrakte som trafikkulykker.

De fleste sykkelkollisjonene skjer mellom sykkel og bil. Det er tre kollisjonstyper som er spesielt vanlige: (i) kollisjon med bil på vei inn til eller ut fra parkeringsplass, (ii) kollisjon med bil som skal svinge av til høyre og (iii) kollisjon i kryss mellom bilvei og sykkelvei. I tillegg er også kollisjoner mellom syklist ganske utbredt. Mer enn hver fjerde sykkelkollisjon er med en annen syklist som motpart. Svært mange av disse er kollisjoner på sykkelvei. Det skjer også en del påkjørsler bakfra mellom syklist og en del kollisjoner mellom syklist og fotgjenger.

De fleste skadene er små

Det er særlig armer/hender og bein/føtter som er utsatt for skader i sykkelulykker. Over halvparten av de skadde syklistene har fått slike skader. Hode- og ansiktsskader er sjeldnere og utgjør omtrent en av ti skader. Blant de mer alvorlige personskadene som krever legebehandling, utgjør imidlertid hode- og ansiktsskader om lag 20 prosent.

De fleste skadene er lite alvorlige, og et flertall av syklistene som blir fysisk skadet, sykler igjen allerede dagen etter ulykken. Det er kun én prosent av de skadde som er blitt så skadet at han/hun ikke har begynt å sykle igjen på tidspunktet for utfyllingen av spørreskjemaet. I underkant av tre prosent oppgir at de fremdeles er plaget i stor grad av skadene fra ulykken, og ytterligere seks prosent sier de er noe plaget. Tre prosent oppgir at de har fått varige men etter ulykken. Over 70 prosent av de skadde er imidlertid ikke lenger plaget av skadene de fikk i ulykken.

Opplysninger om bruk av beskyttelse i SSBs ulykkesregister tyder på at syklist som bruker hjelm, har noe mindre alvorlige skader enn syklist uten hjelm. Data fra spørreskjemaene er mindre entydige når det gjelder effekter av hjelmbruk.

Aggressive syklist har flere skader

Det er gjennomført multivariate analyser for å undersøke hvilke egenskaper ved sykkel, syklist og atferd som øker risikoen for hhv. sykkelulykke, personskade, kollisjon og legebehandlet skade.

Resultatene viser, ikke overraskende, at de som sykler mye er mer utsatte for ulykker enn de som sykler lite. Videre har menn høyere risiko enn kvinner, og ungdom høyere risiko enn barn og middelaldrende/eldre. Førerkort for moped

eller motorsykkel reduserer risikoen for sykkelykker ifølge analysene. Vi kan ikke se bort fra at det å ha lært å kjøre mc/moped kan ha positive sikkerhetseffekter også når man sykler, men forklaringen kan også være at disse sykler mindre enn andre, uten dette kommer godt nok fram i spørreskjemaene.

Nye og dyre sykler er mer utsatt for ulykker enn eldre og billigere sykler. Sykler med dempegaffel på forhjulet er mindre utsatte for ulykker enn sykler uten dempegaffel.

Syklister som sier de sykler fortere enn andre, som blir hissige på andre trafikanter og som blir involvert i kappkjøring, har høyere risiko for ulykker enn andre. Syklister som er forsiktige og som følger reglene, har lavere risiko for alvorlige skader.

Drøfting og konklusjon

De aller fleste sykkelykker er eneulykker som skyldes bråbremsing eller at man sklir og velter. I tillegg skyldes en del av eneulykkene at man bråbremser eller foretar en unnamanøver for å unngå kollisjon. Kollisjoner mellom bil og sykkel kan i hovedsak tilskrives at syklister og bilførere ikke er oppmerksomme på hverandre. Det er flere grunner til dette. For det første er syklister ”små” trafikanter, som det er lett å overse i trafikken. For det andre er det en del situasjoner der bilførere ikke er tilstrekkelig oppmerksomme som ved høyresving, inn- og utkjøring til p-plass mv., og for det tredje opptrer mange syklister på uforutsigbare måter, som f. eks. å sykle på feil side av vei, sykkelfelt eller fortau.

Problemene knyttet til uforutsigbarhet i syklisters atferd gir seg også utslag i at kollisjoner mellom syklister skjer fordi enkelte opptrer på uventede måter. Dette gjelder sykling på feil side av fortau og sykkelfelt, men det gjelder i særlig grad kollisjoner mellom syklister på sykkelveier. Disse er ofte uoversiktlige og mange kommer trolig over på ”feil” side i kurver.

Generelt er det grunn til å anta at mer entydig og forutsigbar atferd blant syklister kan redusere antall ulykker og skader. Noe av uforutsigbarheten i syklisters atferd kan henge sammen med dårlig tilrettelegging for sykkelbruk. Det kan være grunn til å tro at respekten for trafikkreglene blir bedre der syklistene opplever at de har en legitim plass i trafikkbildet. Anleggingen av separate sykkelfelt mellom bilvei og fortau, noe som er blitt stadig mer utbredt de senere år, synes derfor å være et fornuftig tiltak.