

Sammendrag

Fotgjengerskader i Oslo i 2016

En analyse av skadedata fra Oslo legevakt

TØI rapport 1609/2017
Forfattere: Hanne Beate Sundfør og Torkel Bjørnskau
Oslo 2017 41 sider

Eneulykker blant fotgjengere har tradisjonelt fått liten oppmerksomhet ettersom de ikke inngår i definisjonen av trafikkulykker (påkjørslar). Oslo skadelegevakt samlet i 2016 inn data om totalt 6309 fotgjengerskader. Hele 97 prosent av disse er eneulykker. De fleste ulykkene er lite alvorlige (små brudd, hjernerystelse, sårskader), men sju prosent er alvorlig skader (kompliserte brudd, alvorlige hodeskader).

Det skjer flest skader der folk går mest – på fortau og i gangfelt. Om vinteren er det mer enn dobbelt så mange fotgjengerskader som om sommeren. De fleste skadene om vinteren skjer pga. fall på is og snø. De fleste som skades, har brudd eller forstuinger i armer eller bein. Flere kvinner enn menn skades som fotgjengere, og forskjellen øker med økende alder. Bedre vinterdrift vil kunne redusere antallet fotgjengerskader betydelig.

Eneulykker som del av regnskapet

Det er et politisk mål å redusere biltrafikken i byområder, og erstatte denne med gåing, sykling og kollektive transportmidler. Begrunnelsen for dette er både miljøpolitisk – å redusere støy og utslipp fra biltrafikken, og helsepolitisk – å få folk til å være mer fysisk aktive. Det er imidlertid godt dokumentert at syklister og fotgjengere har høyere risiko enn personer i bil, så det er viktig at helsegevinstene av økt mosjon ikke blir «spist opp» av flere ulykker og skader.

Trafikkulykker der gående (og syklende) er blitt påkjørt, er imidlertid blitt kraftig redusert over tid. Vi vet nå at eneulykker blant gående og syklende utgjør det store flertallet av ulykker og skader. Disse ulykkene er ikke definert som vegtrafikkulykker fordi det ikke er noe kjøretøy involvert. At de likevel bør med i totalregnskapet kan enkelt illustreres med følgende eksempel:

Kari går langs en offentlig veg, faller og brekker armen. Hvorvidt skaden skjedde som følge av en påkjørsel eller fall på isen pga. dårlig vinterdrift er irrelevant for konsekvensene for Kari (livskvalitet) og samfunnet for øvrig (sykefravær).

Hun skadet seg som trafikant på offentlig veg, og det kan dermed virke rimelig å betrakte en slik ulykke som en vegtrafikkulykke. Gående regnes som trafikanter i andre sammenhenger, og det er et politisk mål å få flere til å gå (og sykle) i stedet for å kjøre bil. I et slikt perspektiv virker det ulogisk at gående ikke regnes fullt ut som trafikanter i ulykkesstatistikken.

Data fra Oslo skadelegevakt gir ikke hele bildet

Data om ulykker og skader blant gående ble samlet inn ved Oslo skadelegevakt i 2016. Totalt ble 6309 fotgjengerulykker registrert; 97 prosent var eneulykker. De aller fleste ulykkene er mindre alvorlige (små brudd, hjernerystelse, sårskader), men sju prosent av ulykkene ført til alvorlig skade (kompliserte brudd, alvorlige hodeskader). Slike alvorlige skader inngår i nullvisjonens definisjon av hardt skadde.

Alvorlighetsgrad er registrert på en skala fra liten skade til kritisk skade etter den såkalte AIS-skalaen (AIS – Abbreviated Injury Scale). I dette materialet er det ikke registrert skader over AIS-grad 3 (alvorlig skade). De fleste ulykkene fører til forstuinger og brudd som ikke er alvorlige, og det er også svært få av påkjørlene som er registrert ved skadelegevakten som har ført til alvorlig skade. Det betyr ikke at fotgjengere ikke pådrar seg mer alvorlige skader, men at de mer alvorlig skadde i mange tilfeller sendes direkte til sykehus. De fleste bruddskader er imidlertid først innom skadelegevakten for røntgen og vurdering, ettersom sektorsykehusene i Oslo er svært restriktive til å ta imot pasienter med bruddskade direkte. Det betyr at det store flertallet også av alvorlige bruddskader registreres ved skadelegevakten. For å få et bedre innblikk i hvilke skader som ikke er representert, hadde det vært interessant å supplere datasettet med dataene som er registrert ved Traumeregisteret ved Oslo Universitetssykehus. Det har ikke vært mulig å få tillatelse til slik datatilgang.

Det innebærer at vi ikke har et fullstendig bilde av skadene for fotgjengere, men vi har likevel betraktelig mer informasjon enn hva som tidligere har vært tilgjengelig.

Flest ulykker i vinterhalvåret – kvinner mer utsatt enn menn

Flertallet av skadene (70 prosent) skjer i vinterhalvåret. Det er også flere alvorlige skader om vinteren enn om sommeren. Kvinner er mer utsatt for skader enn menn, og tendensen er enda tydeligere når det gjelder alvorlige skader. Kvinner har faktisk dobbelt så høy sannsynlighet for å bli skadet som fotgjenger som det menn har. Og selv om kvinner går mer enn menn, kan det på langt nær forklare forskjellene i skadehyppighet.

Det skjer flest skader der folk går mest – på fortau og i gangfelt. Et funn som kan virke overraskende, er at vi ikke finner noen effekt av om det har vært strødd eller ikke på skadens alvorlighetsgrad. Mangelfull strøing har betydning for hvor lett det er å holde seg på beina, men når man først faller er det litt tilfeldig hvor alvorlig skaden blir. Å unngå fall er i all hovedsak det beste tiltaket for å unngå skade. I vintersesongen er glatte gater og fortau et tydelig problemområde og lett å identifisere som årsak. I sommersesongen er det 80 prosent som har snublet (ca. 1500 personer), og årsakene varierer mer enn om vinteren.

At kvinner er mer utsatt for alvorlige skader enn menn, kan trolig forklares ut fra biomekaniske forskjeller. Det er velkjent at kvinner i større grad blir skadet i de ulykkene de er involvert i enn det menn gjør. Risikoen for å falle øker med økende alder, fordi balansen reduseres som følge av fysiologiske endringer. Det er ikke nødvendigvis slik at kvinner faller mer enn menn, men de blir i større grad skadet når de faller. Det er særlig eldre kvinner (55-84 år) som rammes av bruddskader.

Omtrent halvparten av skadene har skjedd uten at gangturen har hatt en klar reisehensikt som arbeid/skole/tur osv. Dette gjelder særlig hodeskader, og menn er overrepresentert i slike skader. Analysene tyder på at menn skader seg oftere enn kvinner i forbindelse med at de er «på byen» og påvirket av alkohol.

Eneulykker blant fotgjengere – et spørsmål om ansvar

Vi har ikke data om hvor skadene skjer, og vet derfor ikke om fallskadene og de andre eneulykkene skjer på vegger eller fortau der kommunen eller staten er vegeier og har ansvaret for drift og vedlikehold. Det vi vet er at de fleste gatene og fortauene i Oslo er på det kommunale vegnettet, og det er derfor først og fremst Oslo kommune som har ansvar for vinterdriften i byen.

Konklusjon

Dataene fra Oslo skadelegevakt og våre analyser viser at fall på glatte gangarealer forårsaker tusenvis av skader hvert år. Blant de skadde fotgjengerne mente vel en tredjedel (2300 personer) at ulykken hadde skjedd fordi det var for dårlig måkt eller strødd.

Fallulykker gir gjennomgående mer alvorlige skader enn andre fotgjengerulykker i dette materialet. De aller mest alvorlige skadene, som følge av påkjørsler, blir i mange tilfeller sendt direkte til sykehus og er dermed ikke med i dataene fra skadelegevakten. Dette er imidlertid få tilfeller – i alt var det 20 alvorlige skader, to meget alvorlige skader og to dødsfall som følge av påkjørsler av fotgjengere i Oslo i 2016 ifølge den offisielle statistikken over politirapporterte ulykker.

Våre data er fra 2016, men erfaringene fra vinteren 2017/18 viser at fallskader på grunn av glatte gangarealer trolig er et enda større problem nå enn det var i 2016. Det store omfanget av slike skader, og de til dels alvorlige konsekvensene tilsier at slike skader påfører samfunnet meget store kostnader både i form av utbetalinger over offentlige budsjetter til helse- og trygdevesen og til velferdstap for befolkningen. I tillegg bidrar det mangelfulle vinterdriften til at svært mange eldre ikke våger seg ut, med sterkt redusert livskvalitet som resultat.

Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar for trafikksikkerhet og arbeider etter nullvisjonen med et mål om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Svært mye er oppnådd når det gjelder fotgjengeres sikkerhet knyttet til påkjørsler av motorkjøretøy. Men fotgjengeres sikkerhet (og trygghet) når det gjelder å unngå skader som følge av fall eller andre ulykker har i liten grad vært prioritert, både blant nasjonale og lokale myndigheter.

Nullvisjonen burde også omfatte slike skader, og i så fall burde det innebære at drift og vedlikehold for å unngå ulykker blant fotgjengere ble høyere prioritert. Et første steg for å få til en slik prioritering ville være å inkludere ulykker blant fotgjengere på offentlig veg i definisjonen av trafikkulykker. I tillegg er det både behov for bedre og mer systematisk registrering av slike skader og å oppdatere nyttekostnadsanalysene av vinterdrift av gangarealer.