

Sammendrag

Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere – status og utfordringer

TØI rapport 1844/2021
Forfatter: Torkel Bjørnskau
Oslo 2021 37 sider

Antall ulykker og skader blant syklister og fotgjengere er blitt kraftig redusert i løpet av de siste 20 årene ifølge den offisielle ulykkesstatistikken. I 2000 omkom 47 fotgjengere og 13 syklister, i 2020 omkom 14 fotgjengere og 3 syklister. Påkjørsler av biler og tunge kjøretøy er det største ulykkesproblemet ifølge de offisielle ulykkestallene, og dette er ofte knyttet til blindsoner og manglende overholdelse av vikeplikt. Skadedata fra helsevesenet viser et annet bilde. Ifølge skadetallene som er registrert ved Oslo skadelegevakt dominerer skader etter eneulykker og kollisjoner med bil utgjør en svært liten andel. Fall pga. fortauskanter, trikkeskinner mv. er de vanligste ulykkesmekanismene, men mange fotgjengere sklir og faller også pga. glatt underlag. Skader pga. eneulykker og kollisjoner mellom myke trafikanter vil trolig utgjøre en stadig større andel av skadene til fotgjengere og syklister etter hvert som det blir flere og flere restriksjoner på bilbruk i sentrale områder i byer og tettsteder. Det betyr også at det blir stadig viktigere å få gode data over trafikkskader fra helsevesenet.

Nedgang i offisielle skadetall over tid

Antallet som omkommer eller som blir skadet er kraftig redusert over tid i Norge. Det er særlig for personer i bil at sikkerheten er økt, men også for syklister og fotgjengere. I 2000 omkom 47 fotgjengere og 13 syklister; i 2020 omkom 14 fotgjengere og 3 syklister. Antall omkomne per innbygger er lavere i Norge enn i andre sammenlignbare land. Risikoen har gått kraftig ned, både for bilister, syklister og fotgjengere, og de store aldersforskjellene som man tidligere har funnet – dvs. at unge og eldre har mye høyere risiko enn andre – har i stor grad forsvunnet.

Men det skjer fremdeles trafikkulykker, og ifølge den offisielle statistikken over veitrafikkulykker er det særlig påkjørsler i kys og gangfelt, manglende overholdelse av vikeplikt og ulykker knyttet til blindsoner og sikthindringer på tunge kjøretøy som er det største ulykkesproblemet for fotgjengere og syklister. De viktigste ulykkesmekanismene er at man ikke har sett en annen trafikanter, eller sett denne for sent, og at vikeplikten ikke har vært overholdt. Særlig for samspillet mellom bil og sykkel har analyser av dødsulykker konkludert med at vikeplikten ofte ikke har vært overholdt.

Mørke er en risikofaktor særlig for fotgjengere, og andelen som omkommer i mørke er høyere for fotgjengere enn for andre trafikantergrupper. Men det er også en del påkjørsler av særlig eldre fotgjengere i gangfelt i dagslys. Det skjer også en del alvorlige ulykker der fotgjengere og syklister blir påkjørt i forbindelse med drift og vedlikehold av gang- og sykkelarealer og i forbindelse med anleggsarbeid. Blant syklister er det imidlertid også en stor andel av de drepte (en av fire) som omkommer i eneulykker, dvs. at ingen annen trafikanter er involvert.

Skadetallene fra helsevesenet viser et annet bilde

Det er velkjent at svært mange sykkelulykker ikke rapporteres til politiet, og at de dermed ikke kommer med i den offisielle ulykkesstatistikken. Tall fra Norsk pasientregister (NPR) og Nasjonalt Traumeregister, som registrerer trafikkskader basert på sykehusdata, og tall fra Oslo skadelegevakt viser at det skjer svært mange sykkelskader. Tallene fra NPR viser at sykkelskader dominerer stort i skaderegisteret med bortimot dobbelt så mange skader som for personer i personbil/varebil. De fleste av disse sykkelskadene har skjedd etter eneulykker som ikke registreres av politiet. Oslo skadelegevakt har registrert sykkelskader både i 2014 og 2019, og det finner at det er om lag 11 ganger så mange som skades som det som registreres i den offisielle statistikken. De vanligste skademekanismene er at syklister mister balansen, faller pga. bråbremsing, trikkeskinner (får hjulet i trikkeskinnen eller sklir) eller fortauskanter. Skadetallene fra helsevesenet viser ingen klar nedgang over tid; tall fra Oslo skadelegevakt viser en liten økning i sykkelskader fra 2014 til 2019.

Eneulykker på sykkel som skjer i vei åpen for vanlig trafikk, er per definisjon en trafikkulykke siden et kjøretøy (sykkel) er involvert. Eneulykker med fotgjengere er imidlertid ikke definert som trafikkulykker, siden det ikke er kjøretøy involvert, selv om de skjer i vanlig trafikk. Helsevesenets tall for trafikkulykker med fotgjengere er dermed ikke så avvikende som når det gjelder sykkel, men om man hadde tatt med eneulykker blant fotgjengere blir skadebildet et annet. I Oslo ble 106 fotgjengere skadet i trafikkulykker i 2016 ifølge den offisielle ulykkesstatistikken. Oslo skadelegevakt registrerte alle fotgjengerskader som kom til behandling i 2016, ca. 6300 tilfeller, dvs. omtrent 60 ganger så mange, og nesten alle var blitt skadet pga. fall uten at det var noen annen trafikant involvert. De aller fleste skadene skyldtes at fotgjengeren skled eller snublet pga. en fortauskant.

Sikkerhetsutfordringene avhengig av hvilke skadedata som legges til grunn

Basert på offisielle skadedata er sikkerhetsutfordringene for fotgjengere og syklister først og fremst knyttet til risiko for påkjørsler i gangfelt og i mørke, vikeplikt, sikthindringer og blindsoner. Det er særlig utfordringer knyttet til tunge kjøretøy som opererer i områder der syklister og fotgjengere ferdes, både knyttet til drift av infrastruktur og til anleggsområder. I mange av dødsulykkene har vikepliktsreglene vært brutt, noe som både kan skyldes at fotgjengere og syklister er «små» trafikanter som ikke alltid er lette å oppdage, og uklarheter om vikeplikt, f. eks. i kryss mellom (gang- og) sykkelveier og vanlig vei og avkjørsler.

Det er veldig mange flere syklister og fotgjengere som blir skadet i eneulykker enn i kollisjoner, så i absolutte tall er utfordringer knyttet til utforming, drift og vedlikehold av infrastruktur et større problem enn problemene knyttet til interaksjon mellom trafikanter. Samtidig er skadene etter eneulykkene som regel mindre alvorlige enn skader etter kollisjoner med biler og andre motorkjøretøy. Likevel, omtrent hver fjerde syklist som omkommer i trafikken har omkommet i en eneulykke.

Skadetall fra helsevesenet vil bli stadig mer relevante ettersom infrastruktur for gående og syklende separeres mer fra biltrafikk, samtidig som det blir stadig flere restriksjoner på bilkjøring i sentrumsområder i byer og tettsteder. Det innebærer også at tiltak knyttet til utforming, drift og vedlikehold av infrastruktur blir viktig for å unngå at ulykkene øker når man stimulerer til at flere skal gå og sykle.