



Statens vegvesen



Statens vegvesen

Når sykkelulykken ikke er en kollisjon

Hva helsevesenregistrerte tall forteller om
singeulykker, utforming og drift og vedlikehold

Anne Mette Bjerkan

Statens vegvesen

Trafikksikkerhetsavdelingen

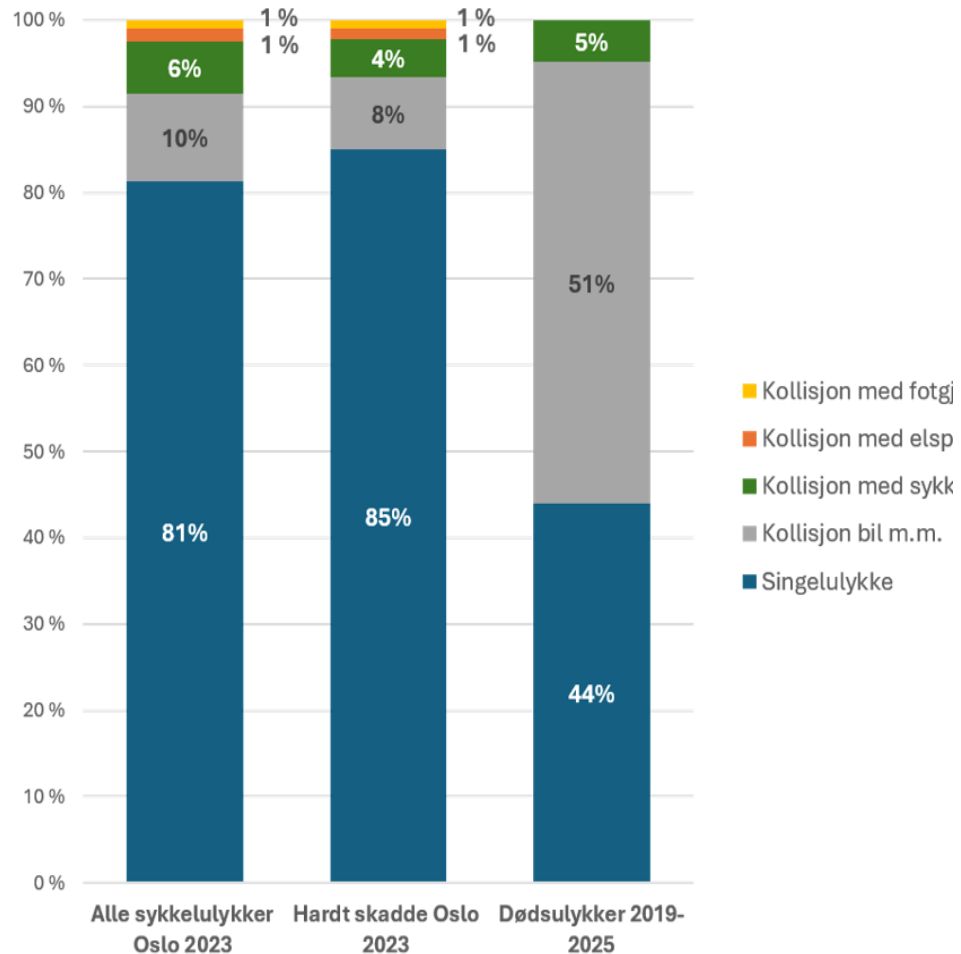
Anne.mette.bjerkan@vegvesen.no



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Singelulykker dominerer skadebildet

Ulykkestype blant syklister:



Tre tall og ta med seg:

81%

- Av alle sykkelulykker i Oslo var singelulykker

85 %

- Av ulykker med hardt skadde i Oslo var singelulykker

51%

- Av dødsulykker var kollisjoner med bil

Skadebildet og dødsulykkene har ulik skadeprofil

Hvorfor se spesielt på singelulykkene?

► Singelulykkene

- Dominerer skadebildet, men blir litt usynlige når oppmerksomheten rettes mot kollisjoner

► Tall fra Oslo skadelegevakt

- Fanger opp hendelser som i mindre grad finnes blant de politirapporterte ulykkene i den offisielle ulykkesstatistikken
- Viser at potensialet for tiltak ikke bare ligger hos syklisten, men også i hvordan infrastrukturen utformes og forvaltes

- Flytte fokus fra en individhendelse til et systemansvar ved å se på utforming og drift og vedlikehold



Fra individhendelse til
systemansvar

Utforming

Drift og vedlikehold

Datagrunnlag og klassifisering av ulykker

1. Ulykkestype

Singelulykke prioriteres når variablene med eller uten hindring er fylt ut.

Ellers brukes kollisjonstype

2. Medvirkende forhold

Singelulykke grupperes som syklist, utforming unnamanøver/bråbrems eller drift og vedlikehold

3. Underlag/hindring

Drift og vedlikehold brytes ned i hull og ulike underlag der syklisten skled

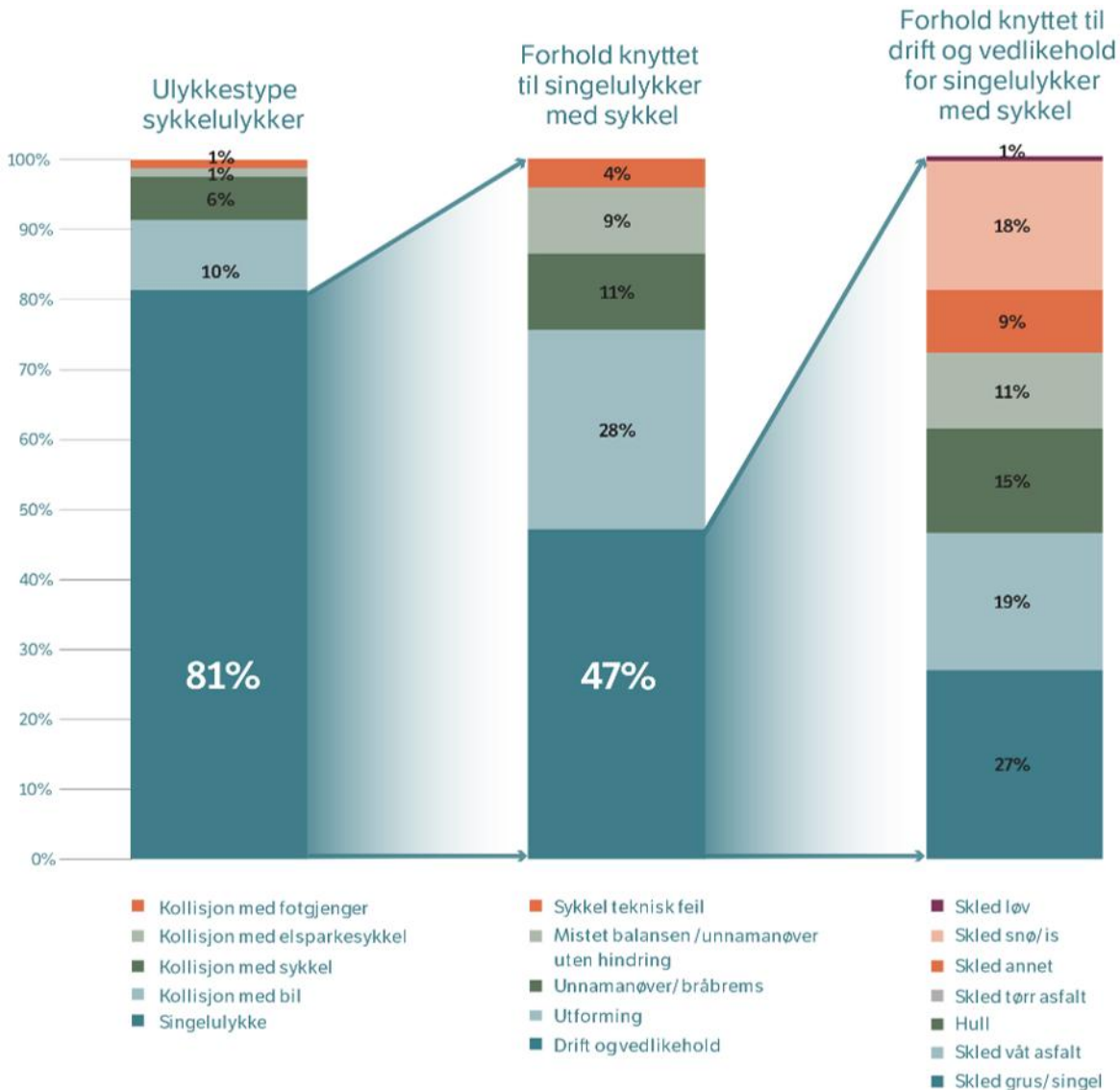
Avgrensning: Kategoriene er analytiske og fortolkninger av registrerte variabler, ikke direkte fastsatte ulykkesårsaker

Fra 2202 registreringer til analysematerialet



Tallene i siste trinn avhenger at registreringen har tilstrekkelig opplysninger til å plassere hendelsen i en av kategoriene

En historie med tre nivåer



81 % Singelulykker dominerer

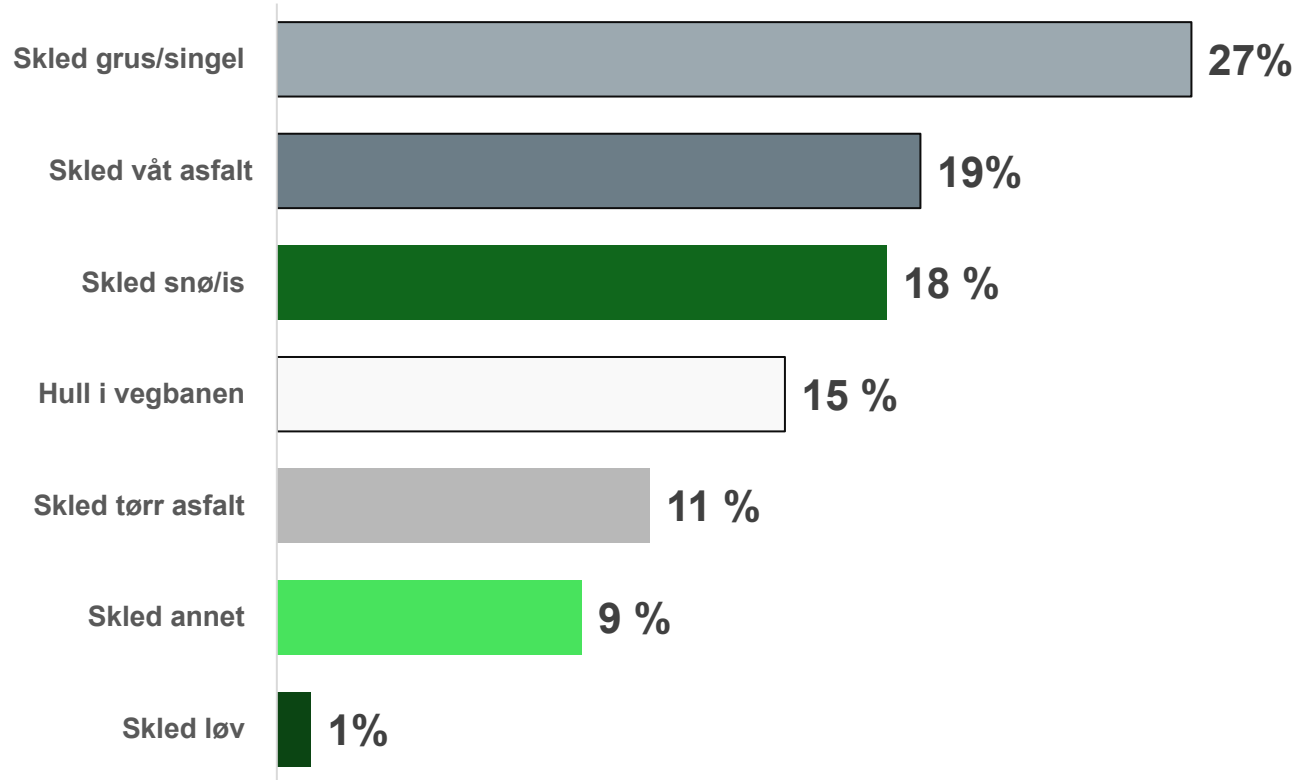
47 % knyttes til drift og vedlikehold

27% Skled på grus og singel

18% Skled på snø/is

15% Falt pga. hull i vegbanen

Hva ligger i drift og vedlikehold?



Skliulykker fordeler seg på flere typer underlag

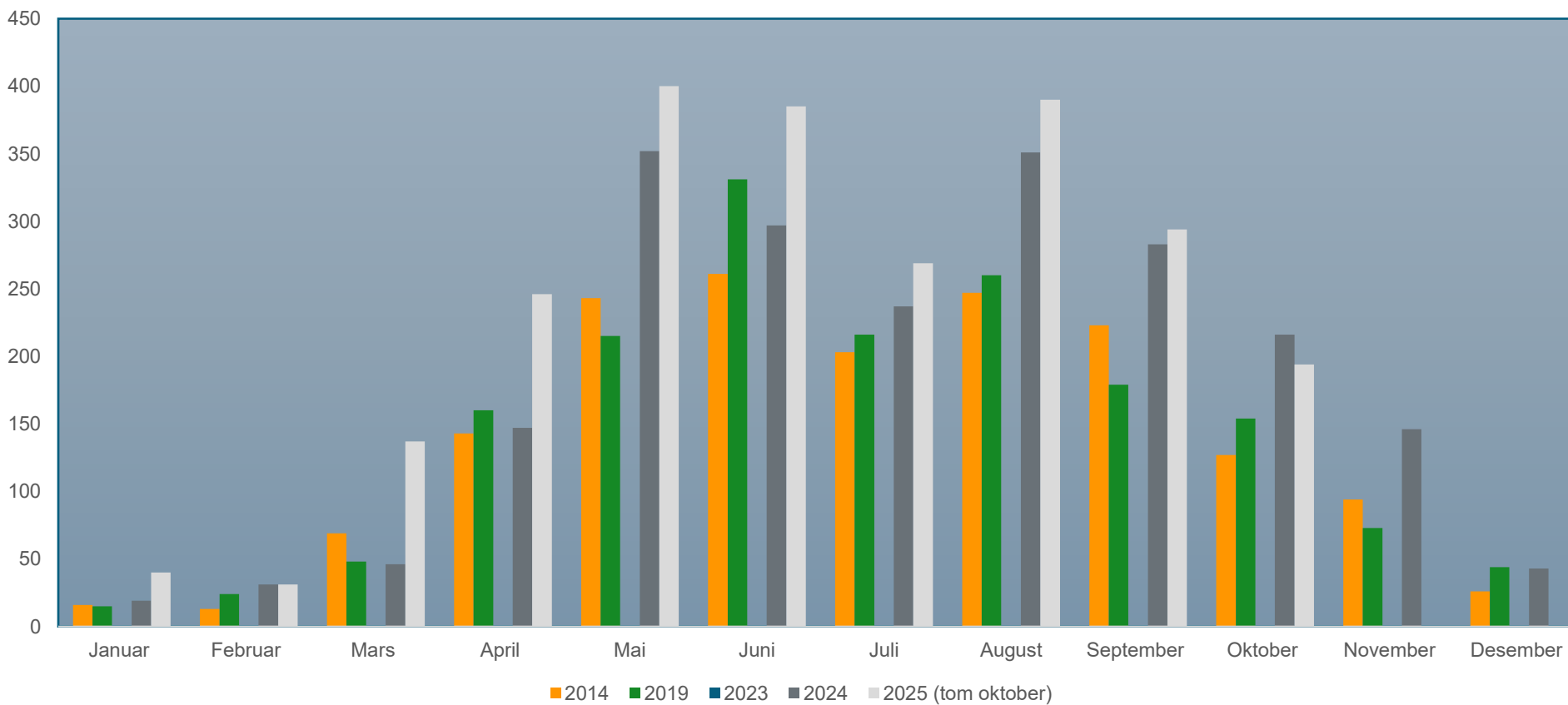
Tiltak kan derfor ikke begrenses til vinterdrift eller reparasjon av hull i vegbanen

Resultatene peker mot behov for jevn standard, friksjon og systematisk oppfølging av sykkelarealer

God drift og vedlikehold er viktig gjennom hele sykkelseasonen

Skadene øker tydelig fra våren og holder seg høye gjennom sommeren og tidlig høst

Antall sykkelkader fordelt på år



Hva kan vi konkludere med, og hva kan vi ikke konkludere med?

- **Vi kan si:**

- Singelulykker utgjør den klart største ulykkestypen i materialet
- En betydelig andel av singelulykker kan knyttes til underlag som hull i vegbanen, fortauskanter og trikkeskinner
- Drift, vedlikehold og utforming er relevante og viktige innsatsområder for å redusere disse ulykkene

- **Vi kan ikke si direkte:**

- Kan ikke dokumentere årsak
- Ikke effekt av konkrete tiltak
- Figuren viser ikke risiko
- Resultatene er fra Oslo og kan ikke uten videre generaliseres til hele landet

Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei



Flere tiltak skal forebygge sykkelulykker:

Tiltaksplanen kobler bedre kunnskap med konkrete forbedringer av infrastrukturen

1

Bedre kunnskap om sykkelulykker

Tiltak 71 og 84

- Samle og formidle kunnskap om medvirkende årsaker til sykkelulykker
- Gi singelulykker særlig oppmerksomhet
- Styrke kunnskapsgrunnlaget for prioritering av tiltak

2

Sikrere infrastruktur

Tiltak 72, 73, 75 og 143

- Gjennomføre krav og veiledning for sykkelinfrastruktur
- Gjennomføre gang- og sykkelveginspeksjoner
- Vurdere sikkerheten på prioriterte sykkeltraseer
- Følge opp behov med fysisk tilrettelegging og utbedring
- Prioritere driftstiltak som gir bedre trafikkssikkerhet

Poeng

Singelulykker skal forebygges gjennom bedre kunnskap, tryggere utforming av sykkelinfrastruktur og målrettet drift og vedlikehold.

Tre budskap å ta med videre

1

Singelulykker må gjøres synlig

De utgjør hoveddelen av de registrerte sykkelskadene

2

Infrastruktur er en del av forklaringen

Utforming og forhold ved underlaget går igjen i registreringene

3

Drift og vedlikehold må sees som trafiksikkerhet

Forebygging av sykkelskader krever oppfølging av underlag og hindringer på vegnettet