

Fotgängarnas fallolyckor - Ett ouppmärksammat problem

Transportforum 2010-01-13

Lennart Adolfsson

Fotgängarnas föreningen FOT har som uppgift att

- påvisa problem och risker som drabbar fotgängare
- sprida kunskaper om forskningsresultat och praktiska erfarenheter för att förbättra fotgängarnas situation
- verka för att mer livsrum ges åt fotgängarna på gator och torg
- verka för en mänsklig stadskultur och en hållbar utveckling i samhället

Det jag presenterar passar väl in i FOT:s uppgift. Fotgängarnas fallolyckor är ett problem som är förhållandevis okänt. I varje fall märks det inte i den allmänna debatten och skälen till det är flera.

- Det redovisas inte i trafikolycksstatistiken
- Det finns ingen samlad bild av konsekvenserna
- Det drabbar hårdast de äldsta medborgarna, mest kvinnor som sällan driver opinion
- Det är svårt och kostnadskrävande att åtgärda – politiskt ointressant?

För att räknas som trafikolycka måste enligt definitionen minst ett vägtrafikfordon vara inblandat i olyckan vilket i en del städer kan få lite underliga konsekvenser. Om t.ex. en spårvagn kör på en fotgängare så är det ingen ”trafikolycka” eftersom spårvagnen inte är ett vägtrafikfordon. Om spårvagnen däremot kör på en cyklist så registreras en trafikolycka eftersom cykeln är ett vägtrafikfordon. En fotgängare som faller utan att varit i kontakt med något vägtrafikfordon är alltså inte ett offer för en trafikolycka och registreras oftast inte i olycksstatistiken vilket däremot sker om cyklisten kör omkull.

I och med införandet av STRADA, det nya nationella trafikolycksregistret, finns det möjlighet att registrera även fallolyckor. Det förutsätter dock att sjukvårdens akutmottagningar ställer upp eftersom polisen aldrig rycker ut vid sådana olyckor.

I Göteborg har vi haft ett samarbete med sjukhusen sedan lång tid tillbaka och fallolyckor i trafikmiljön registreras kontinuerligt.

En studie av data ur STRADA för de åtta åren 2000-2007 ger mycket intressanta och som jag tycker alarmerande resultat. I synnerhet när man jämför med andra s.k. riktiga trafikolyckor. Jag tror inte att Göteborg skiljer sig från andra tätorter när det gäller fallolyckor varför man kan anta att fotgängarna är lika utsatta i andra tätorter.

Av totalt 24 471 personer som registrerats som skadade i trafikmiljön under de åtta åren var det 16 216 som registrerades på sjukhusen. Drygt 8 000 skadade registrerades enbart av

polisen men finns inte i sjukhusens register och kan därför antas vara lätt skadade.



Antal skadade åren 2000 – 2007 i Göteborgs trafikmiljö

24 471 personer registrerade totalt
 21 580 i trafikolyckor varav
 9 660 kända av polis och sjukvård
 8 255 kända enbart av polisen
 3 665 kända enbart av sjukvården dessutom
2 891 fallolyckor enbart kända av sjukvården

Av de sjukhusrapporterade till STRADA var 2 891 fotgängare som skadat sig vid fall ute i den offentliga trafikmiljön vilket motsvarar nästan 22 % av alla som sjukhusen rapporterade till STRADA.

Precis som med trafikolyckorna där ett stort antal (38 %) enbart rapporterades av polisen finns det många som skadats sig vid fall i trafikmiljön utan att sjukhusen fått kännedom om dem. Mörkertalet är alltså stort men man kan anta att de flesta av dem som sjukhusen inte känner till fått lätta skador.

Vi kan utgå från att de som skadats allvarligt eller måttligt i fallolyckor finns i sjukhusregistren i ungefär samma grad som de som skadats i trafikolyckor. Då blir det relevant att göra jämförelser av antal och skadegrader mellan olyckstyperna.

Hur ser då bilden ut?

Om vi börjar med att jämföra hur skadegraderna fördelas för alla skadade i trafikolyckor med hur de fördelas för de som skadas vid fallolyckor ser vi följande bild.

Skadegrad	Trafikolyckor	Fallolyckor
Dödade	1 %	
Allv. skadade ISS > 8	7 %	20 %
Måttl. skadade ISS 4-8	15 %	38 %
Lätt skadade ISS 1-3	78 %	42 %

Vi ser att nästan 60 % av dem som skadas vid fallolyckor får allvarliga eller måttliga skador medan mindre än 25 % av de trafikolycksskadade får skadegrader över ISS 3.

De flesta allvarligt och måttligt skadade vid trafikolyckor är cyklister (1251)

Jag vill påpeka att det jag redovisar gäller tätortstrafik d.v.s. hela väg- och gatunätet inkl. gång- och cykelbanor i hela Göteborgs kommun. Vid landsvägstrafik får man andra fördelningar av skadegraderna bl.a. beroende på högre hastigheter än i tätorter.

Om vi enbart ser till fotgängarnas problem och jämför antalet som skadat sig vid fallolyckor med antalet fotgängare som skadats genom påkörning får vi 2891 respektive 792 personer d.v.s. 3,7 gånger fler fotgängare skadar sig i fallolyckor än som blir skadade genom påkörning.

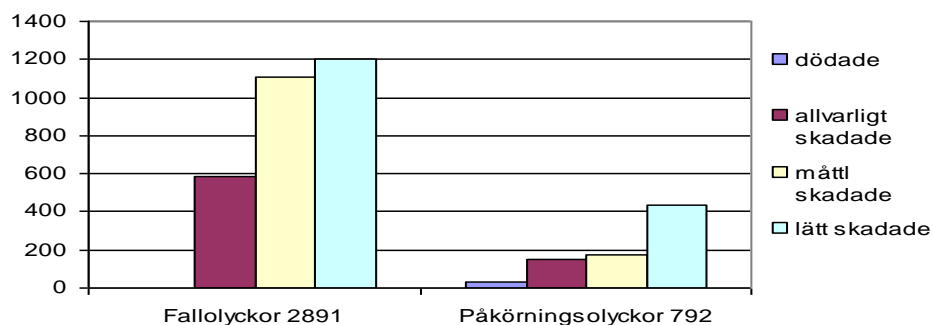
Ja men man blir väl mycket mer skadad vid påkörning tänker ni nu!?

Vi tittar på hur fördelningen av skadegraderna ser ut.

Risken för att dödas vid påkörning är större än efter en fallolycka. Även om ingen fallolycka med dödlig utgång finns i denna studie så känner jag till fall där det har skett. I övrigt ser fördelningen av skadegraderna ut så här



Jämförelse av skadegrader



Fallolyckorna leder i 59 % till allvarlig eller måttlig skada. Av de påkörda får 45 % måttlig, allvarlig eller dödligt skada.

De flesta dödsolyckorna inträffar efter påkörning av tunga fordon. Lika många dödas av kollektivfordon som av alla personbilar vilket naturligtvis är till nackdel för kollektivtrafiken som vi vill skall öka. Ökad kollektivtrafik innebär också ökad gångtrafik vilket i sin tur kan leda till fler fallolyckor.

Det tillkommer ett problem för kollektivtrafiken som inte heller uppmärksammas tillräckligt, nämligen det vi kallar fall i vagn. Under de åtta studerade åren rapporterade sjukhusen i Göteborg 259 personer som skadats vid fall i vagn utan att fordonet varit inblandat i någon trafikolycka. Även bland dessa är skadegraden förhållandevis hög.

Skadegrad	Antal
Allvarligt skadade	28
Måttligt skadade	37
Lätt skadade	194
Summa	259

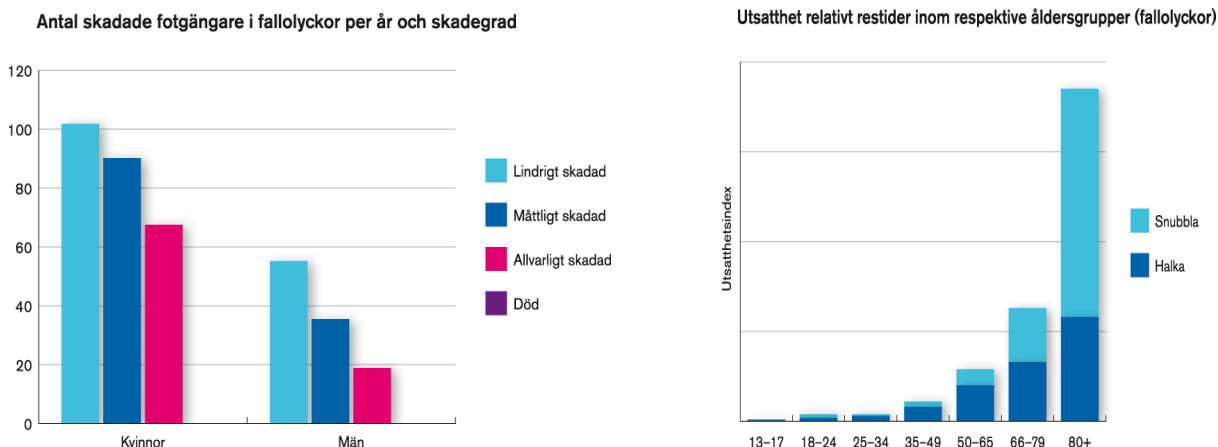
Drygt **25 %** fick allvarliga eller måttliga skador.

Som jämförelse kan nämnas att motsvarande tal för personer som skadat sig i personbilar i samband kollisioner är **9,3 %** även om deras totala antal naturligtvis är större. Men jämförelsen (2,7 ggr) ger ändå en uppfattning om risken att få svåra skador vid fall i vagn.

Olyckorna inträffar oftast när passagerarna går från eller till dörrarna i samband med på eller avstigning. Lösningen på detta problem är naturligtvis att alla sitter när vagnen är i rörelse men det skulle få stora konsekvenser för reshastigheten. I stället får man utbilda förarna i lugn körning och ordna s.k. rak inkörning till busshållplatserna. Man bör inte heller lägga hållplatser i direkt anslutning till snäva kurvor.

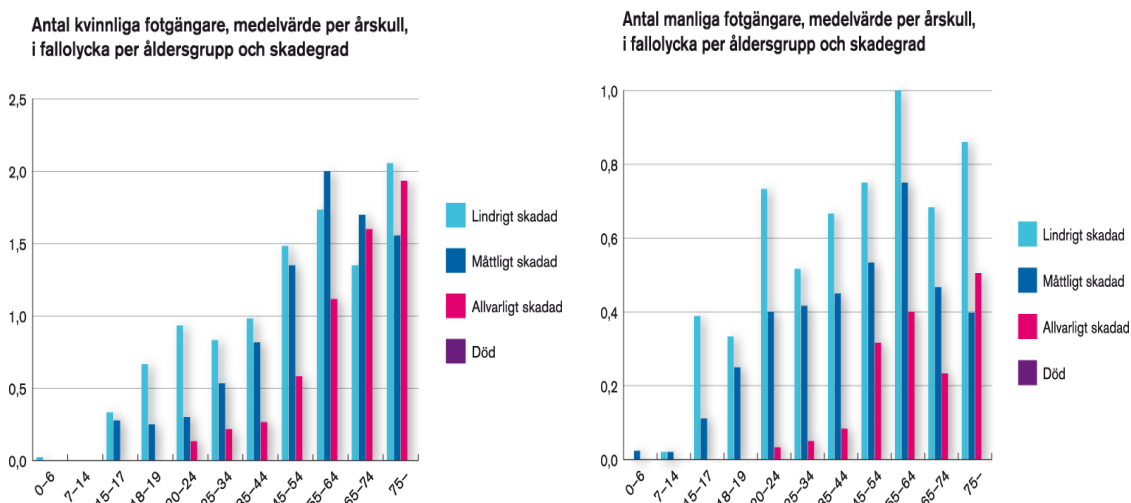
Hur många som skadats sig vid fall i vagn i samband med trafikolyckor vet jag inte men man kan anta att ett antal av de 413 som skadat sig vid sådana olyckor ramlat omkull, kanske de flesta.

Gemensamt för alla fallolyckor är att de nästan enbart drabbar äldre personer och i 70 % av fallen handlar det om kvinnor de flesta över 80 år.



Den vanliga uppfattningen är att de flesta som skadas i fallolyckor gör det på vintern genom att halka omkull. Visst finns det en förhöjd skaderisk på vintern men de flesta skadas ändå vid snubbelolyckor. Man snubblar på kanter, lösa eller uppstickande plattor eller på ojämnheter i ytbeläggnen. Det finns lite forskning på området men en studie visar att det är större risk på asfalt än på plattbeläggning troligen beroende på att man är mer uppmärksam när man går på ojämna underlag.

Att det är äldre som skadas mest beror på att äldre människor har sämre balans, långsammare reaktionsförmåga och skörare benstomme. Det senare gäller i högre grad för kvinnor än för män.



Observera den stora skillnaden i skala mellan de bägge figurena som bl.a. visar att kvinnor över 75 år skadas allvarligt fyra gånger oftare än män. I åldersgruppen 75+ är det fler som får allvarliga än måttliga skador.

Olyckorna kostar samhället stora pengar eftersom vården ofta blir långvarig. I många fall förändras hela livssituationen för de skadade ifrån ett normalt hemliv till ett liv på vårdhem eller liknande.

En studie som trafikkontoret gjort tillsammans med Trafikskaderegistret vid Östra Sjukhuset i Göteborg visade att de totala sjukvårdskostnaderna för alla skadade i fallolyckor var högre per år än motsvarande kostnader för skadade i alla trafikolyckor.

Hur kan man minska antalet fallolyckor i trafikmiljön?

Förutom en bra vinterväghållning där man kontrollerar att de som har ansvar för olika ytor verkligen håller dem halkfria, det kan vara såväl kommunen som enskilda fastighetsägare, måste man planera och bygga så att man undviker kanter och ojämnheter i gångstråken. I de fall där man kommer i konflikt med de synskadades intressen av ledande kanter får man tänka till lite extra men det går oftast att t.ex. ordna gångpassager och övergångsställen så att en del av passagen har kantsten och en del är utan. Ett bra sätt är att anlägga gångpassager i samma höjd som anslutande gångbanor men då måste passagen markeras så att synskadade uppmärksammar var den börjar och slutar.

Gatuunderhållet måste också organiseras så att väghållaren har god kontroll av ytorna och att ojämnheter, kanter och håligheter justeras så snart det är möjligt. Väghållaren löper annars risk att bli skadeståndsskyldig om det händer olyckor.

För att erbjuda människor och fram för allt äldre en mänsklig stad där man känner sig trygg och säker måste problemen med fallolyckorna uppmärksammas politiskt i mycket högre grad än i dag.

Det är i första hand de kommunala väghållarnas och kollektivtrafikhuvudmännens uppgift att se till att de förhållanden som förorsakar fallolyckor förbättras så att även äldre människor kan gå till fots och åka kollektivt utan att riskera att få resten av sitt liv utanför det öppna samhället.

Ett sätt att bidra till detta är att kommunerna gör särskilda gångtrafikprogram med inriktning på säkert gående. Trafikkontoret i Göteborg har nyligen beslutat att starta ett sådant arbete.

Vi i föreningen FOT vill verka för att ge fotgängarna ett tryggt och säkert livsrum i trafiken. Välkommen som medlem i föreningen!

För föreningen FOT
Lennart Adolfsson
lennart.adolfsson@bredband2.com
Mob.tel 070 55 22 131