

Arbeidsdokument 51154

Oslo 20.06.2017

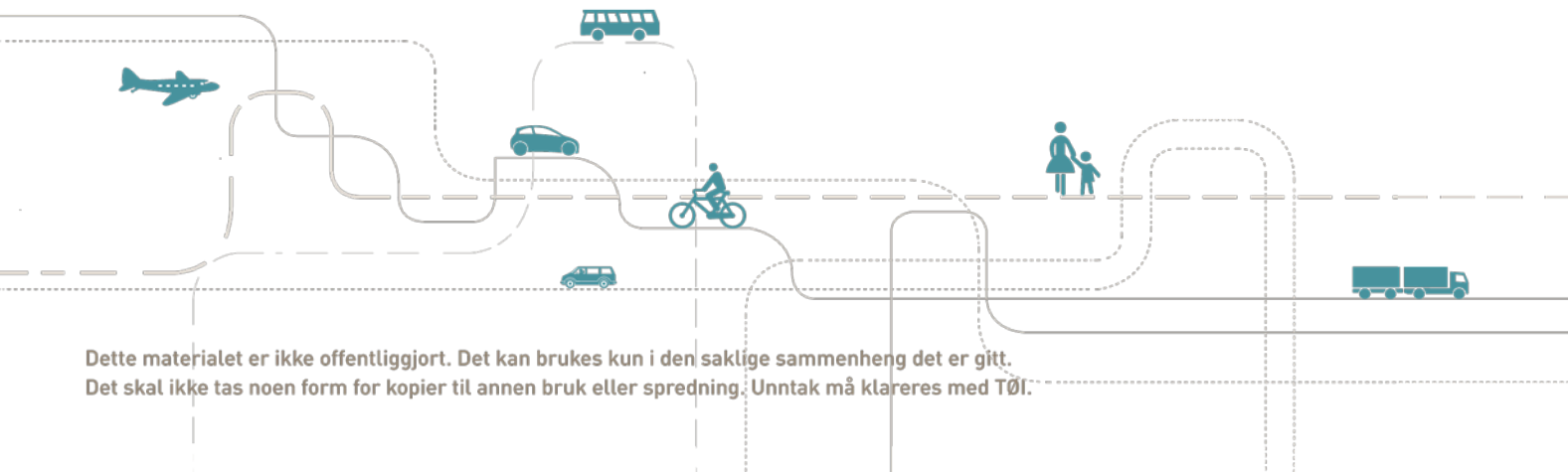
4460 Eksponeringsdata sykkel i Oslo

Torkel Bjørnskau

Sykkel i Oslo – eksponering, ulykker og risiko

Innhold

1	Bakgrunn og problemstilling.....	2
2	Eksponeringsdata	2
	2.1.1 ...Nasjonale reisevanedata	2
	2.1.2...Sykkeldata for Oslo basert på den nasjonale RVU-en	3
	2.1.3 ...Ruters reisevaneundersøkelse (MIS)	4
	2.1.4 ...PROSAM-tellinger.....	5
	2.1.5...Tellinger fra automatiske tellepunkter	6
	2.1.6...Registreringer av antall bysykler (Oslo bysykkel).....	7
3	Ulykker og risiko for syklister i Oslo	8
3.1	Syklistskader basert på data fra SSB og Oslo legevakt	8
	3.1.1 ... Offisielle skadetall fra SSB.....	8
	3.1.2...Skadetall fra Oslo legevakt/Norsk pasientregister.....	9
	3.1.3...Underrapportering.....	10
	3.1.4...Risiko basert på SSB-tall og tall fra Oslo legevakt.....	11
3.2	Forsikringsmeldte skader fra TRAST-registeret.....	12
3.3	Utviklingen i ulykker og risiko for sykkel i Oslo.....	14
4	Diskusjon	16
	Referanser	16



1 Bakgrunn og problemstilling

Statens vegvesen har ønsket en gjennomgang av status i Oslo når det gjelder omfanget og utviklingen i sykkelbruk, og ulykker og skader blant syklister. Bakgrunnen er blant annet en registrert økning i antall hardt skadd/drepte trafikanter i Oslo i den offisielle politirapporterte skadestatistikken fra 2012 fram til 2015, med påfølgende fall fra 2015 til 2016.

I Oslo gjennomførte Oslo legevakt en egen nokså omfattende datainnsamling over alle syklistskader som kom til behandling i 2014. Dette materialet dekker over 2000 skadetilfeller. Samtidig ble det gjennomført en landsomfattende reisevaneundersøkelse i 2013/14 med drøyt 4000 respondenter fra Oslo.

Blant respondentene fra Oslo var det 559 i RVU som oppga at de hadde syklet på registreringsdagen. Det betyr at RVU kan være et godt grunnlag for å estimere omfanget av syklingen i Oslo i 2013/14, og sammen med skadetall fra Oslo legevakt kan man beregne risikotall for syklister i Oslo i 2013/14. Dette har vært gjort i et tidligere BEST-prosjekt for Statens vegvesen (Bjørnskau & Ingebrigtsen 2015).

Dette innebærer at vi har et godt grunnlag i 2013/14 for å studere utviklingen videre når det gjelder omfanget av sykling og av skader i Oslo. Vi har derfor valgt å ta utgangspunkt i skadenivået og risikonivået for syklister i Oslo i 2013/14 basert på risikoberegninger med data fra RVU i Oslo og fra Oslo legevakts skaderegistreringer i 2014.

2 Eksponeringsdata

I tillegg til data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, finnes det andre kilder som kan gi opplysninger om omfanget og utviklingen i sykkeltrafikken i Oslo. Ruter gjennomfører egne reisevaneundersøkelser i Osloområdet, PROSAM gjennomfører tellinger av sykkeltrafikken. I tillegg finnes det etter hvert en god del faste tellepunkter der sykkelpasseringer registreres automatisk. Både Bymiljøetaten i Oslo kommune og Statens vegvesen region øst drifter automatiske sykkeltellere.

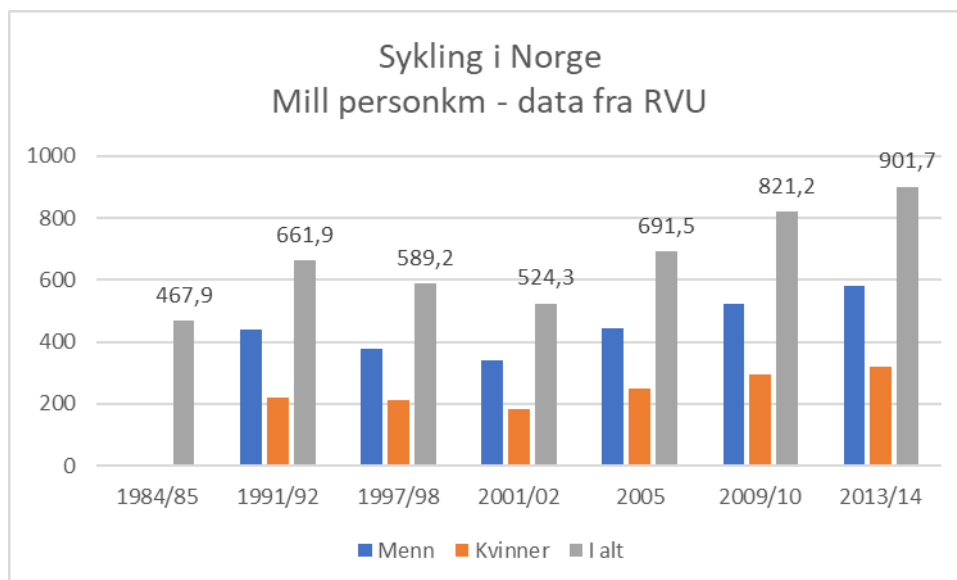
2.1.1 Nasjonale reisevanedata

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er blitt gjennomført omtrent hvert fjerde år siden midt på 1980-tallet. Dette har vært helt sentrale og dominerende kilder for å beregne eksponeringstall som er benyttet i risikoberegninger i Norge (Bjørnskau 1988; Bjørnskau 1993; Bjørnskau 2000; Bjørnskau 2003; Bjørnskau 2008; Bjørnskau 2011; Bjørnskau 2015).

Det er noe usikkerheter knyttet til hvor godt sykling fanges opp i RVU. Dette gjelder både om turer utenfor veinettet fanges opp (noe de skal) og at sykling i forbindelse med et annet hovedtransportmiddel (f.eks. til/fra tog) ikke registreres. Dette er en svakhet ved RVU som trolig har økt i betydning over tid. I Oslo er det for eksempel

nokså utbredt å benytte bysykkelordningen for personer som reiser inn til Oslo med Nesoddfjerjen o.l.

Figur 1 viser antall kilometer syklet per år i Norge ifølge RVU for ulike år.



Figur 1. Millioner personkilometer syklet i Norge totalt og fordelt på menn og kvinner ifølge de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1984/85 til 2013/14.

Vi ser at det syklingen totalt sett har økt utover på 2000-tallet etter en nedgang på 1990-tallet. Det er viktig å merke seg at dette er totalt antall kilometer tilbakelagt. Vanligvis gjengis resultatene fra reisevaneundersøkelser i form av andeler av alle reiser, og slike fordelinger viser ikke en tilsvarende vekst i sykkelandelen på 2000-tallet (Hjorthol et al. 2014). Forklaringen er at når det totale transportarbeidet øker, kan transportarbeidet med sykkel øke uten at andelen som sykler øker. Om man skal betegne det som en «økning» når det tilbakelegges flere kilometer på sykkel, men når sykkelandelen av alle reiser ikke øker, kan diskuteres. I denne sammenheng er det viktig å ha et mål på volumet av sykkeltrafikken, så personkilometer på sykkel er velegnet. I risikoberegninger er det vanlig å benytte antall ulykker eller skader sett i forhold til antall kilometer tilbakelagt (personkilometer). Om man kun er interessert i relative forskjeller over tid, kan man benytte andeler av reiser og andeler av ulykker/skader.

2.1.2 Sykkeldata for Oslo basert på den nasjonale RVU-en

Data for sykling i Oslo fra de nasjonale RVU-ene har tradisjonelt blitt for lite til å kunne brukes til analyses av risiko mv. Men den seneste nasjonale reisevaneundersøkelsen (2013/14) har som nevnt et stort Osloutvalg på noe som gjør det mulig å benytte denne kilden for å beregne omfang av syklingen i Oslo.

Dette har TØI gjort i forbindelse med to nylig avsluttede prosjekter i BEST-programmet (Bjørnskau 2015; Bjørnskau & Ingebrigtsen 2015).

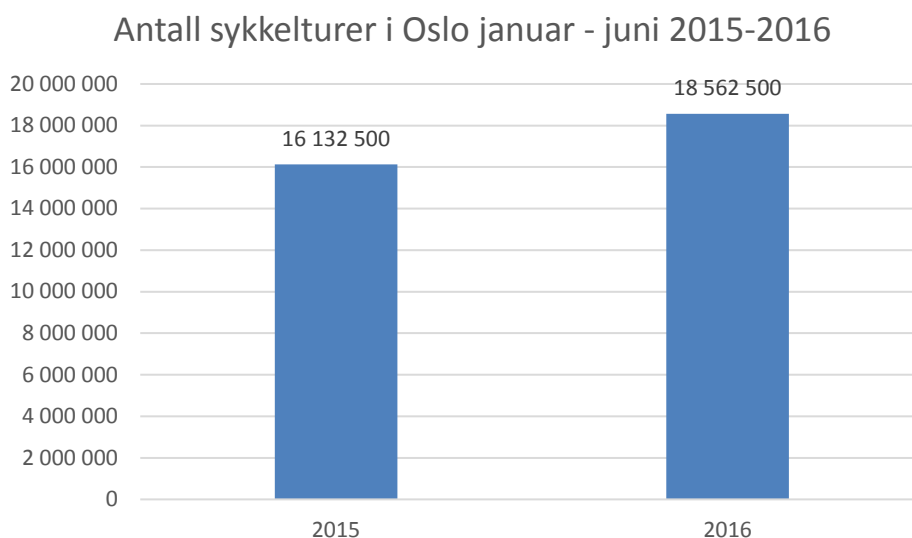
Basert på denne kilden finner vi at totalt antall personkilometer med sykkel i Oslo i 2014 var **153 millioner personkm** (personer over 12 år). I Norge totalt ble det tilbakelagt **902 millioner personkm** på sykkel blant personer over 12 år. Det betyr at syklingen i Oslo utgjorde **17 %** av den totale syklingen i Norge i 2014.

2.1.3 Ruters reisevaneundersøkelse (MIS)

Ruter gjennomfører kontinuerlige undersøkelser av reisevaner i Osloområdet gjennom markedsinformasjonssystemet (MIS). Undersøkelser i Oslo har pågått siden 2004 og siden 2005 også i Akershus. Om lag 6000 personer intervjues hvert år om reisemiddelvalg. Datainnsamlingen foregår kontinuerlig med 250 intervjuer per fylke per måned. Kun reiser på ukedager kartlegges i motsetning til den nasjonale RVU-en som også dekker reiser i helgen.

Et viktig formål med MIS er naturlig nok å kartlegge folks bruk av og oppfatninger av kollektivtilbudet. Sykling er ikke primært i søkelyset, og det er også begrenset hvor gode data om sykling blir når utvalget i Oslo utgjør 250 respondenter per måned. MIS finner at sykkelandelen i sommermånedene utgjør maksimalt 10 prosent av reisene og 4 prosent i gjennomsnitt. Det betyr at det er få som svarer at de sykler og dermed blir også tallene relativt usikre.

Analysen av data fra MIS har for det meste hatt fokus på transportmiddelfordelingen – markedsandeler. Antall kilometer tilbakelagt på sykkel er ikke undersøkt, men det er i prinsippet mulig. Det krever imidlertid mer ressurser enn hva som har vært tilgjengelig i dette prosjektet. Truls Angel i Ruter har imidlertid gjort noen beregninger av utviklingen i antall sykkelturer i Oslo fra 2015 til 2016 basert på MIS som er vist i figur 2.



Figur 2. Antall sykkelturer tilbakelagt i perioden januar – juni i Oslo i 2015 og 2016. Tallene er hentet fra Ruters MIS og beregnet av Truls Angell i Ruter.

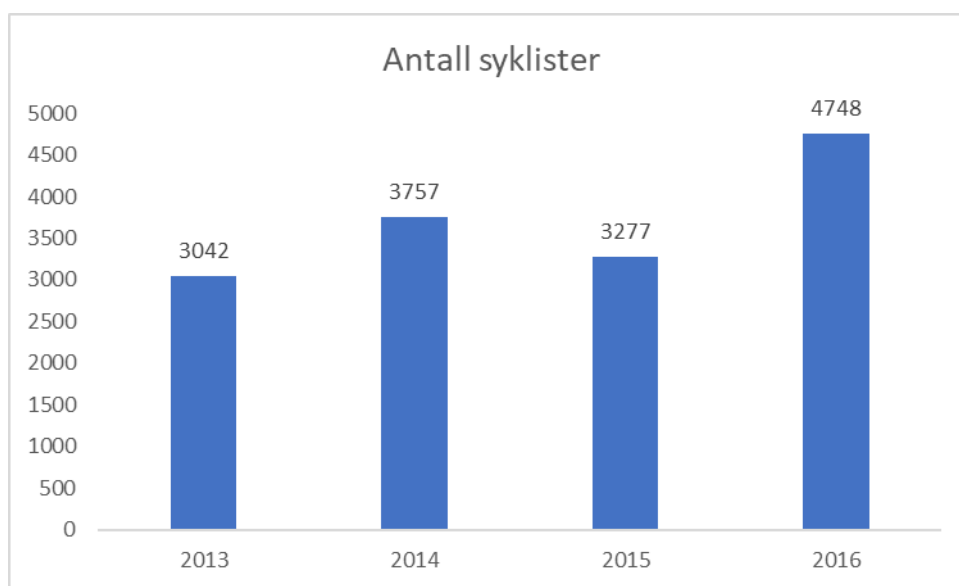
Figur 2 viser en økning i sykkelbruken på 15 prosent fra første halvår 2015 til første halvår 2016.

2.1.4 PROSAM-tellinger

PROSAM står for «Samarbeidet for bedre trafikkprognoser i Oslo-området» og er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket (Bane Nor), Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Ruter AS og NSB AS Persontog. PROSAM gjennomfører regelmessige tellinger av trafikken i Oslo og Akershus.

PROSAM har i en årrekke gjennomført tellinger av gang- og sykkeltrafikken i seks tellesnitt langs Ring 1 i Oslo. Man benytter en standard metode og teller trafikken på samme tidspunkt hvert år (september) slik at tallene skal kunne vise utviklingen over tid. I den seneste rapporten er resultatene av passeringer i makstime (morgen + ettermiddag) vist for perioden 2013-2016 (PROSAM 2016). Resultatene er gjengitt i figur 3.

Tellinger er gjennomført på én typisk dag i september, eller på to-tre dager. Data gjelder for én dag, og ved tellinger over flere dager er det brukt et gjennomsnitt. Data for makstimen i morgen- og ettermiddagstrafikken benyttes.¹Været er ofte avgjørende for om man velger å sykle eller ikke, slik at variasjoner i været mellom ulike år kan ha stor betydning for resultatene. Opplysninger om været de ulike år er derfor gjengitt i PROSAM-rapporten.



Figur 3. Antall syklist i makstimen om morgen + om ettermiddag i totalt seks tellesnitt langs Ring 1 i Oslo fordelt på årene 2013-2016.

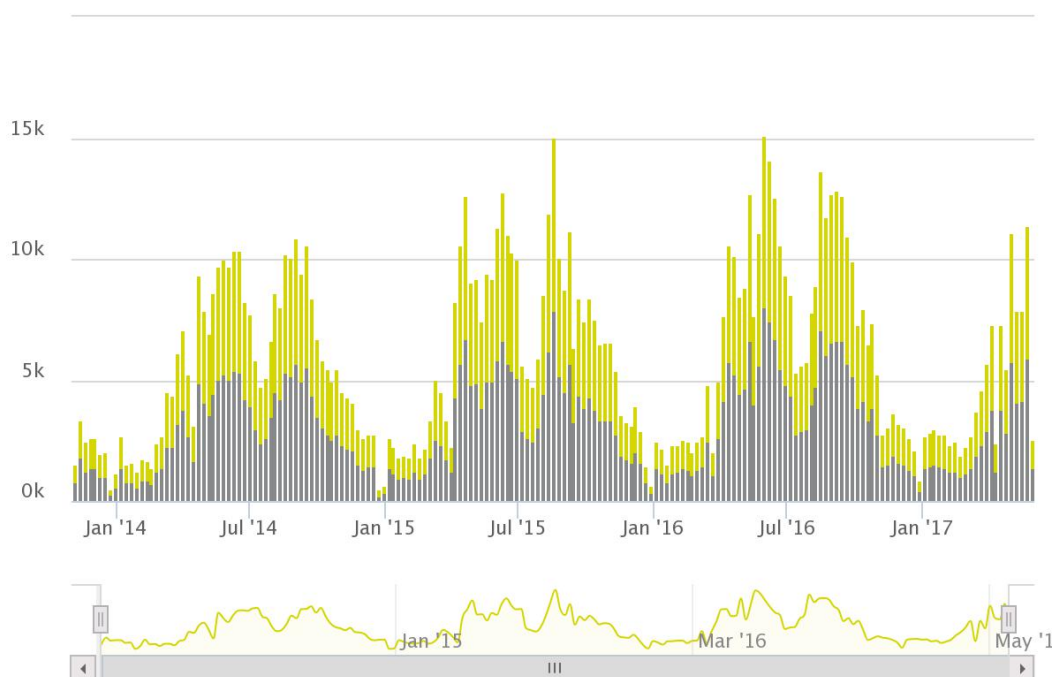
PROSAMs tellinger viser en økning i sykkeltrafikken langs Ring 1, særlig fra 2015 til 2016 da syklingen økte med 45 %. I perioden 2013-2016 er syklingen økt med 56 %. Om vi bruker gjennomsnittet for 2013 og 2014 som basis (sammenlignbart med RVU), er økningen fram til og med 2016 på 40 %.

¹ Det kan innvendes at kun å benytte makstime kan gi et skjevt bilde av utviklingen over tid. Dersom syklingen øker mye, kan man i hvert fall i prinsippet tenke seg at en del flytter sykkelreisen sin i tid for å unngå mye sykkeltrafikk. Dette er jo tilpasninger man ser i ordinær rushtrafikk.

Figur 3 viser lavere antall syklistere i 2015 enn i 2014 og 2016, og en vesentlig grunn til dette er at tellingene i 2015 for en stor del ble gjort i perioder med nedbør. I 2016 var det oppholdsvær og forholdsvis varmt i telleperioden.

2.1.5 Tellinger fra automatiske tellepunkter

Både Oslo kommune og Statens vegvesen har tellepunkter der sykkeltrafikken telles automatisk. Det er først fra de senere årene det er gode data, og det er også slik at det er kommet flere tellepunkter til etter hvert, så man må ta hensyn til dette når man skal bruke slike data for å beregne utviklingen i sykkeltrafikken. Figur 4 viser data fra automatisk sykkel teller på Ring 3 på Tåsen i Oslo.



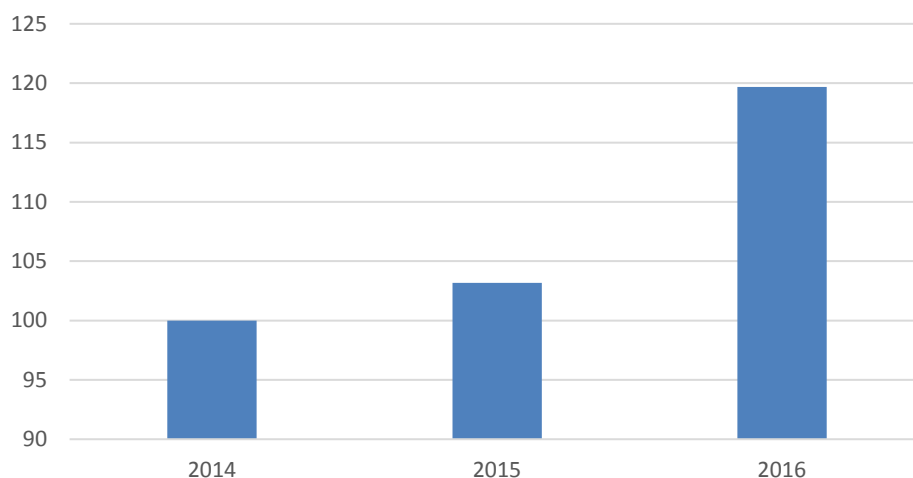
Figur 4. Sykkeltellinger fra automatisk sykkel teller langs Ring 3 på Tåsen i Oslo. Utsnitt fra Eco-Visio

Tellepunktet på Ring 3 på Tåsen driftes av Statens vegvesen (SVV). Figur 3 viser trafikken per uke fra 2014 til og med våren 2017. Vi ser tydelige variasjoner over året, men vi ser også at det samlet har vært en økning i sykkeltrafikken her.

Det finnes etter hvert en god del tellepunkter som driftes av Statens vegvesen og Oslo kommune. En utfordring med å bruke disse tellepunktene til å beregne den samlede trafikktviklingen, er at de ikke nødvendigvis viser samme utvikling. I tillegg hender det at tellere er ute av drift og teller feil. Det er også en utfordring å sammenligne over tid siden det har kommet flere tellepunkter til etter hvert.

Oslo kommune, Bymiljøetaten (BYM) har laget en samlet oversikt over utviklingen i sykling i Oslo basert på sammenlignbare tellepunkter (både SVV- og BYM-tellere) og korrigert for feil og driftsstans. Utviklingen fra 2014 til 2016 er vist i figur 5.

Trafikkutvikling sykkelteillere, Indeks 2014=100



Figur 5. Utviklingen i antall sykkelteillere som har passert faste tellepunktene i Oslo fra 2014 til 2016. Indeks, 2014=100.

Figur 5 viser en økning på 20 % i antall sykkelteillere som har passert tellepunktene fra 2014 til 2016. Tallene er beregnet ved å sammenligne de samme tellepunktene i 2014 og 2015 og de samme tellepunktene i 2016 som i 2015. I 2014 var det kun 5 teillere som hadde stått hele året; i 2015 var det 12 og i 2016 var det 25.

2.1.6 Registreringer av antall bysykler (Oslo bysykkel)

I tillegg til tellinger og reisevanedata har vi i en rekke år hatt en bysykkelordning i Oslo. Siden 2015 har denne vært driftet av Urban Infrastructure Partner, og de har registrert hvor mange som benytter ordningen og hvor langt de sykler.

De har registrert at antall turer er mer enn fordoblet fra 2015 til 2016, fra 994 425 turer til 2 150 613 turer. Det innebærer en økning på 116%. Dessverre finnes det ikke gode tall for bruksomfanget fra tidligere år ifølge Urban Infrastructure Partner.

Hvis vi sammenligner antall turer med antall turer registrert i 2016 i Ruters reisevaneundersøkelse (figur) kan vi anslå at bysyklene utgjør om lag **5,6 %** av antall sykkelteillere i Oslo (2,1 mill. turer/(18,5 mill. turer x 2)).

Ifølge samme kilde var gjennomsnittlig turlengde for bysyklene 2,45 km. Det innebærer at totalt transportarbeid med bysyklene i Oslo i 2016 var 5,27 millioner personkilometer. Basert på data fra RVU i 2013/14 utgjør dette omtrent **3 %** av den samlede syklingen i Oslo.

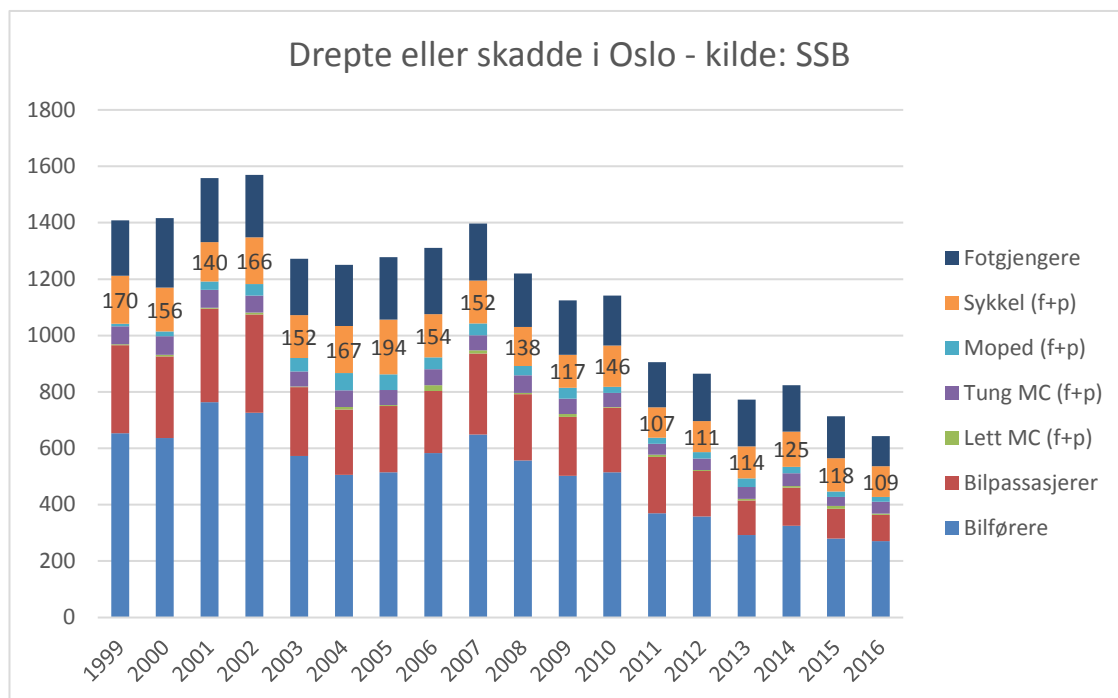
Det er rimelig at bysyklene utgjør en større andel av antall turer enn av antall kilometer i og med at bysykkelteillere i gjennomsnitt sykler kortere per tur enn andre sykkelteillere.

3 Ulykker og risiko for syklister i Oslo

3.1 Syklistskader basert på data fra SSB og Oslo legevakt

3.1.1 Offisielle skadetall fra SSB

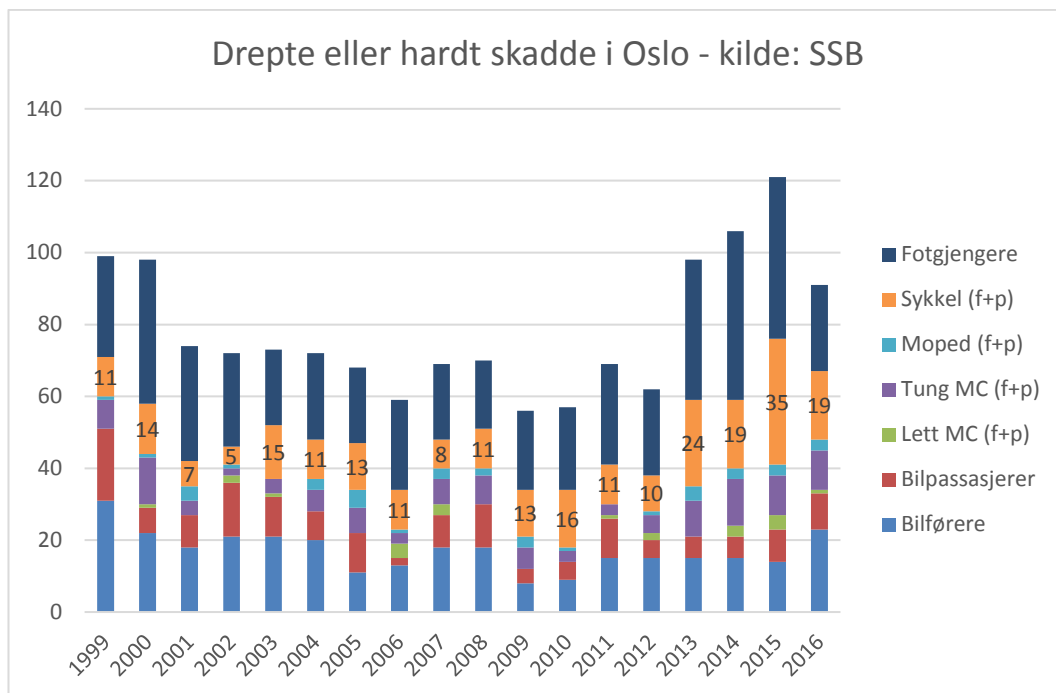
De offisielle skadetallene fra SSB kan fordeles etter skadegrad, fylke osv. Figur 4 viser skadetallene i Oslo fordelt på trafikantgrupper fra 1999 til og med 2016.



Figur 6 Drepte eller skadde trafikanter i Oslo fordelt etter år og trafikantgrupper. Kilde: SSB.

Skadetallene viser en klart fallende tendens, særlig for bilfører og bilpassasjerer. Når det gjelder sykkel har det også vært en fallende tendens fram til 2011 og deretter har det årlige tallet på antall skadde ligget nokså stabilt på litt over et hundre per år.

Figur 5 viser tilsvarende utvikling i Oslo, men avgrenset til drepte eller hardt skadde. Hardt skadde er alvorlig skadde eller meget alvorlig skadde i henhold til SSBs klassifisering.



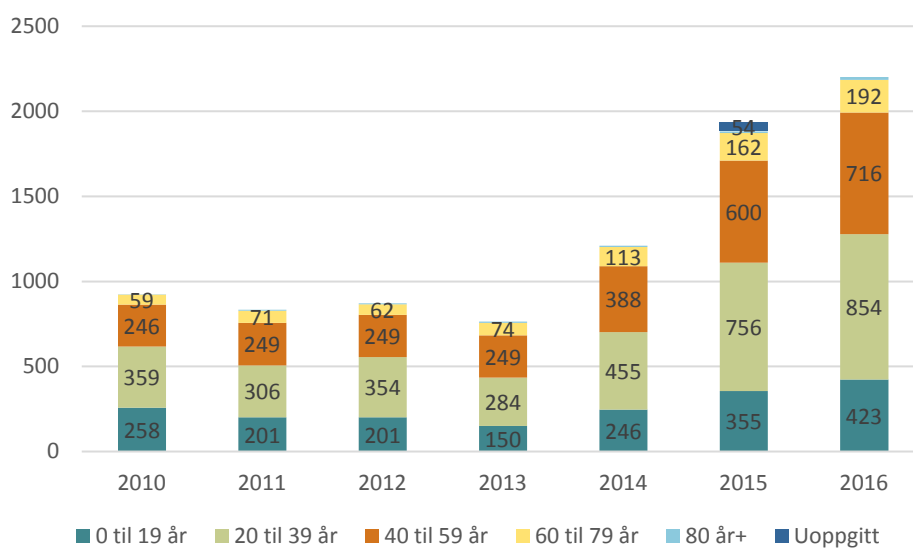
Figur 7 Drepte eller hardt skadde trafikanter i Oslo fordelt etter år og trafikantergrupper. Kilde: SSB

Vi ser at utviklingen i antall hardt skadde er dramatisk forskjellig fra utviklingen i de totale skadetallene, og at det har vært en klar økning i hardt skadde etter 2010, særlig blant fotgjengere og syklister. Det er vanskelig å forklare at tendensene er så ulike, og det spørs om ikke dette er uttrykk for en rapporteringseffekt, dvs. at lettere skader i mindre grad rapporteres til politiet enn tidligere (og dermed ikke kommer med i den offisielle skadestatistikken), eventuelt at flere av skadene blir klassifisert som alvorlige eller meget alvorlige. Det er også viktig å huske at antall hardt skadde blir statistisk lavt og det kan være store tilfeldige svingninger i slike tall fra et år til det neste.

3.1.2 Skadetall fra Oslo legevakt/Norsk pasientregister

Som nevnt gjennomførte Oslo legevakt en egen kartlegging av syklistskader i 2014. Her skilte man mellom skader i Oslo by og skader som hadde skjedd andre steder. Denne registreringen er dokumentert i en egen rapport (Melhuus et al. 2015). Dataene har vært gjort tilgjengelig for forskning og blitt analysert i flere prosjekter for BEST-programmet (Bjørnskau 2015; Bjørnskau & Ingebrigtsen 2015; COWI 2016; Elvik 2017).

Samtidig foregår det en årvis innrapportering av syklistskader fra Oslo skadelegevakt til Norsk Pasientregister som skiller mellom skader som har skjedd i trafikk og andre skader (Helsedirektoratet 2016). Vi har mottatt data fra NPR for syklistskader i veitrafikk som er innrapportert for Oslo til NPR for perioden 2010-2016. Disse er vist i figur 8.



Figur 8. Utviklingen i antall sykkelskader i trafikk rapportert fra Oslo skadelegevakt til Norsk Pasientregister, 2010-2016.

Figur 8 viser at det har vært en meget kraftig økning i sykkelskadene i Oslo fra 2014 til 2016. Økningen er på hele 80 prosent. Vi ser at det er en økning i alle aldersgrupper, og statistikken viser også at det er omtrent samme økning blant menn som blant kvinner.

3.1.3 Underrapportering

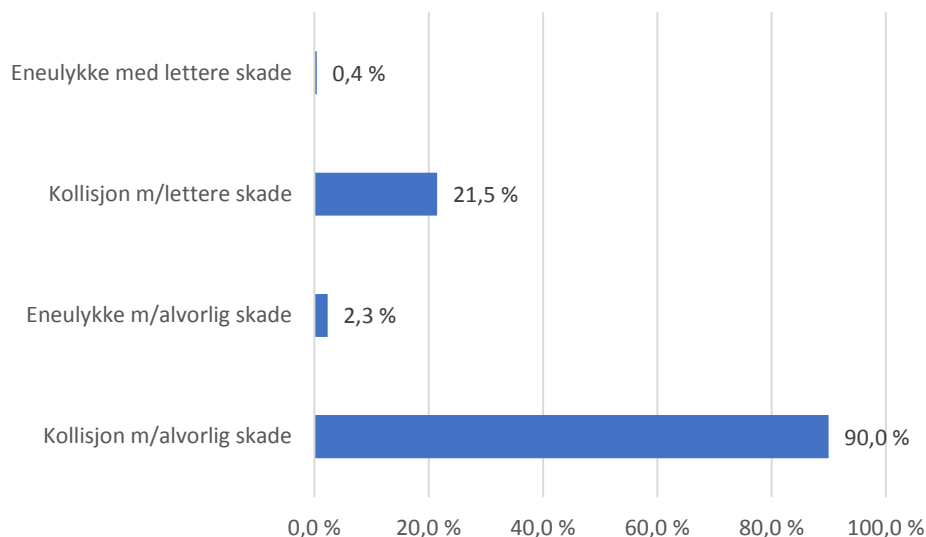
I følge SSBs offisielle tall for veitrafikkulykker ble 125 syklister skadet i trafikkulykker i Oslo i 2014; av disse var 19 hardt skadet. Elvik (2017) har undersøkt hvilke av de i alt 2184 skadde syklister som Oslo legevakt registrerte i 2014, som etter Vegtrafikkloven skulle ha vært registrert av politiet og dermed inngått i den offisielle ulykkesstatistikken. Dette er ikke uten videre enkelt fordi det kun er skader som *ikke er ubetydelige* som på områder som er åpne for alminnelig ferdsel med motorvogn som skal regnes.

I spesialanalysen fra Oslo legevakt fra har skilt mellom Oslo by (1673 skader) og andre steder (511 skader). En avgrensning kan være å regne skadene i Oslo by som de som burde vært rapportert. Men, noen av disse skadene kan muligens betraktes som ubetydelige, og dermed ikke rapporteringspliktige. Elvik (2017) anslår at skader som er kodet som «overflateskader» i hodet med alvorlighetsgrad AIS-1 ikke er brudd, kontusjon, hjernerystelse eller åpent sår, og muligens kan betraktes som «ubetydelig». Om man tar ut slike skader, står man igjen med 1597 rapporteringspliktige sykkelskader i Oslo i 2014.

Basert på disse beregningene og forutsetningene betyr det betyr at rapporteringsgraden er enten 7,5 % (125/1673) eller 7,8% (125/1597).

Om vi i stedet benytter innrapporterte sykkelskader til NPR som utgangspunkt for å beregne underrapportering av trafikkulykker i 2014, blir rapporteringsgraden 10,3 % (125/1209). Uansett hvilken beregningsmåte som velges er rapporteringsgraden svært lav.

Elvik (2017) har også undersøkt hvordan rapporteringsgraden varierer med type ulykke og skadegrad. Resultatene er vist i figur 9.

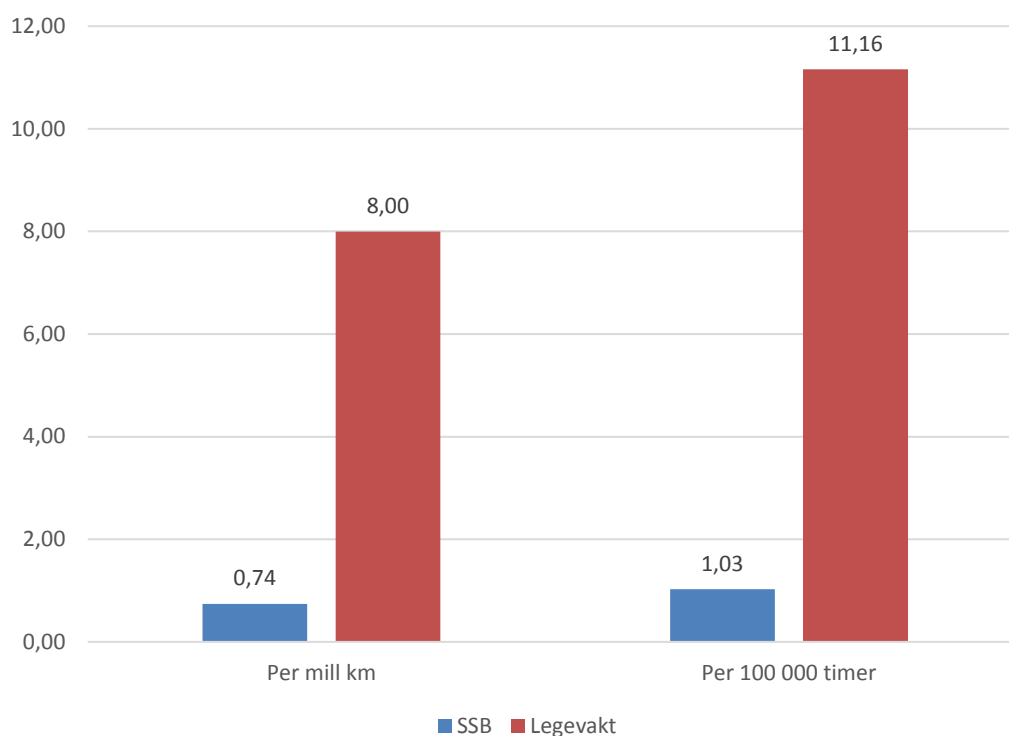


Figur 9. Rapportering av syklistskader til politiet som andel av rapporteringspliktige syklistskader. Data basert på offisielle ulykkestall fra SSB og registrerte syklistskader ved Oslo legevakt i 2014.

3.1.4 Risiko basert på SSB-tall og tall fra Oslo legevakt

Bjørnskau og Ingebrigtsen (2015) har beregnet risiko for å bli skadet som syklist i Oslo i 2014 basert på offisielle skadetall fra SSB og på skadetall fra Oslo legevakt. Risiko er både beregnet som antall skader per million personkilometer og per 100 000 timer.

Resultatene av beregningene er vist i figur 10. De viser at om man benytter skadedata fra Oslo legevakt blir skaderisikoen for syklister i Oslo omtrent 10 ganger så høy som den blir med offisielle skadedata.



Figur 10 Risiko for å bli skadet som syklist i Oslo beregnet med offisielle politrappporterte skadetall og med skadetall hentet fra Oslo legevakt, per million personkm og per 100 000 timer. Eksponeringstallne er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2013/14 blant respondenter fra Oslo. Figuren er hentet fra (Bjørnskau & Ingebrigtsen 2015).

3.2 Forsikringsmeldte skader fra TRAST-registeret

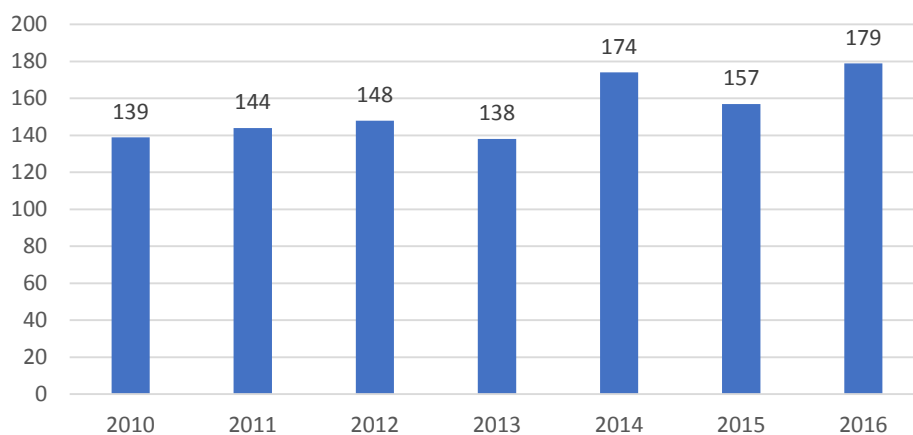
I tillegg til SSBs statistikk og statistikk fra Oslo legevakt og Nors Pasientregister, er det også mulig å få ut tall for hvor mange syklister som er involvert i kollisjoner med andre kjøretøy basert på forsikringsmeldte skader.

Finansnæringens hovedorganisasjon har i en årrekke administrert det såkalte TRAST-registeret som samler skadedata fra de største forsikringsselskapene i Norge. De utgir en egen statistikk som er søkbar på internett der tallene er vektet slik at de skal være representative for alle forsikringsmeldte trafikkskader.

I dette registeret er sykkel registrert som en av flere motparter i trafikkskader. Vi har kjørt ut antall materiellskadeulykker der syklist er motpart i trafikkskader i Oslo for perioden 2010-2016, og antall skadde syklister i forsikringsmeldte ulykker i Oslo i samme periode.

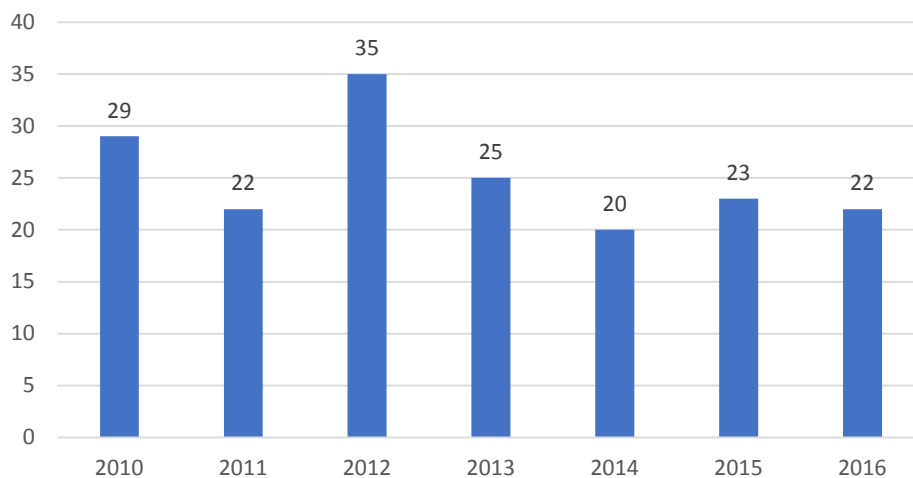
Resultatene er vist i figur 11 og figur 12. Vi ser at også når det gjelder forsikringsmeldte materiellskader har det vært en økning fra 2010 til 2016, men den er forholdsvis moderat. Nåvet i 2016 er ca. 29 % høyere enn i 2010. Vi ser også at det har vært en økning fra 2015 til 2016 (14 %), men en nedgang fra 2014 til 2015.

Forsikringsmeldte materiellskadeulykker med sykkel som motpart i Oslo



Figur 11 Forsikringsmeldte materielle skader i Oslo med sykkel involvert 2010-2016. Kilde: TRAST <https://www.finansnorge.no/statistikk/skadeforsikring/trast--trafikkskadestatistikk/>.

Forsikringsmeldte personskader med sykkel i Oslo



Figur 12 Forsikringsmeldte personskader i Oslo der sykklist er blitt skadet 2010-2016. Kilde: TRAST <https://petrast.finansnorge.no/>

Antall forsikringsmeldte personskader der en sykklist er skadet viser ingen klare tegn til endring i perioden 2010-2016. I den grad det kan spores noen tendens ser det ut til at antallet har gått ned sammenlignet med 2010-2012. Det er imidlertid små tall og dermed kan det være relativt store tilfeldige svingninger fra år til år.

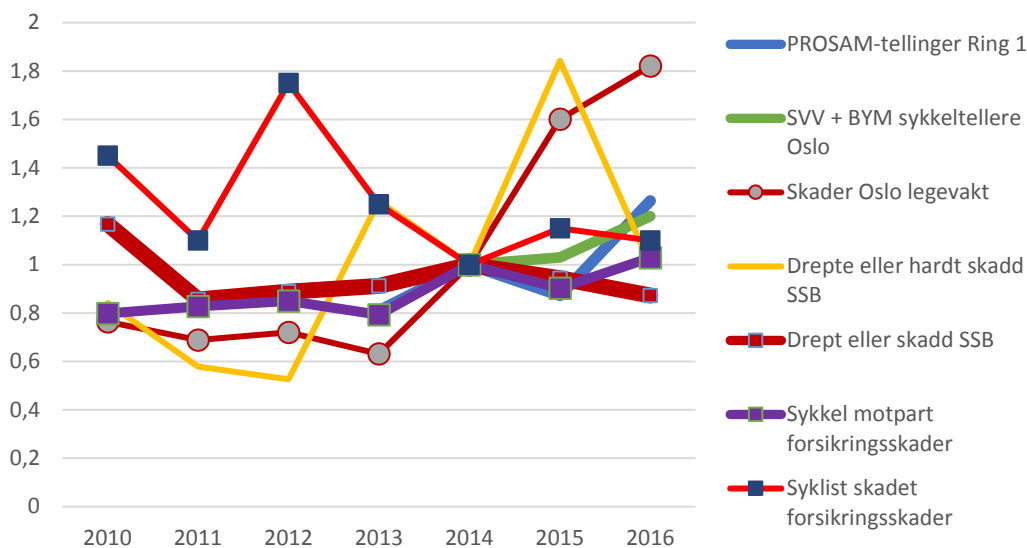
3.3 Utviklingen i ulykker og risiko for sykkel i Oslo

Ulike kilder gir forskjellige bilder av omfang og utvikling det gjelder utviklingen i sykling og syklistskader i Oslo de senere år. De forskjellige kildene kan dessuten ikke sammenlignes i absolutte tall. Noen tall for sykling viser antall turer, noen viser antall kilometer tilbakelagt, noen viser antall passeringer på bestemte punkter osv.

Også når det gjelder skader og ulykker er det slike utfordringer. Vi har foran vist utviklingen i offisielle skadetall fra SSB, i skadetall fra Oslo legevakt som er rapportert inn til NPR, og tall for forsikringsmeldte skader innrapportert til forsikringselskap.

For å forsøke å lage et samlet bilde av utviklingen basert på de ulike kildene har vi valgt å presentere den relative utviklingen i trafikk og skader med 2014 som basisår. Som nevnt er 2014 et år der vi har spesielt gode data både når det gjelder sykkeltrafikk (RVU) og når det gjelder syklistsskader (Oslo legevakts spesialundersøkelse). Resultatene er vist i figur 13 og tabell 1. Tabell 2 viser de faktiske tallene som ligger til grunn for indeksen.

Utviklingen i sykkeltrafikk og syklistskader i Oslo.
Indeks 2014=100



Figur 13. Utviklingen i sykkeltrafikk og sykkelulykker i Oslo basert på ulike kilder. Indeks, 2014=100.

De blå og grønne kurvene gjelder trafikkutviklingen basert på tellinger, og de viser en økning på ca. 20 % fra 2014. Skadetallene fra SSB og fra TRAST, som begge omtrent utelukkende dekker kollisjoner med motorkjøretøy viser nokså jevn utvikling over tid, men med en svak økning i materielle skader (lilla kurve). Kurvene for hardt skadde og for personskader i TRAST går opp og ned noe som skyldes at dette i begge tilfeller er små tall med mye tilfeldig variasjon.

Det er utelukkende skadetallene fra Oslo legevakt som viser en entydig tendens til økning i skader over tid, men denne er til gjengjeld meget sterk.

Tabell 1 Utviklingen i sykkeltrafikk og sykkelulykker i Oslo, basert på ulike kilder. Indeks, 2014=100.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PROSAM-tellinger Ring 1				81,0 %	100,0 %	87,2 %	126,4 %
SVV + BYM sykkeltellere Oslo					100,0 %	103,0 %	120,0 %
Skader Oslo legevakt	76,4 %	68,9 %	72,0 %	63,1 %	100,0 %	160,0 %	182,1 %
Drepte eller hardt skadd SSB	84,2 %	57,9 %	52,6 %	126,3 %	100,0 %	184,2 %	100,0 %
Drept eller skadd SSB	116,8 %	85,6 %	88,8 %	91,2 %	100,0 %	94,4 %	87,2 %
Sykel motpart forsikringskader	79,9 %	82,8 %	85,1 %	79,3 %	100,0 %	90,2 %	102,9 %
Syklist skadet forsikringskader	145,0 %	110,0 %	175,0 %	125,0 %	100,0 %	115,0 %	110,0 %

Tabell 2. Utviklingen i sykkeltrafikk og sykkelulykker i Oslo, basert på ulike kilder.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PROSAM-tellinger Ring 1				3042	3757	3277	4748
SVV + BYM sykkeltellere Oslo (indeks)					100	103	120
Skader Oslo	924	833	871	763	1209	1935	2201
Drepte eller hardt skadd SSB	16	11	10	24	19	35	19
Drept eller skadd SSB	146	107	111	114	125	118	109
TRAST materiell- skade	139	144	148	138	174	157	179
TRAST personskade	29	22	35	25	20	23	22

4 Diskusjon

Vi finner en klar økning i sykkelskader basert på data fra Oslo legevakt som er meldt til NPR. Antallet har økt med 80 % fra 2014 til 2016. Data fra SSB og TRAST viser tendenser til økning, men ikke på langt nær i samme størrelsesorden.

Grunnen til dette er trolig at det har vært en kraftig økning i syklingen, men at denne først og fremst har gitt seg utslag flere eneulykker. Det er godt dokumentert at 70-80% av sykkelskadene i Oslo er eneulykker (Melhuus et al. 2015). En sterk økning i eneulykkene vil ikke bli registrert verken i SSB-registeret eller i TRAST-registeret. Elvik (2017) har nylig dokumenter at alvorlige kollisjoner mellom syklist og motorkjøretøy nesten blir fullstendig rapportert til politiet, mens eneulykker bare unntaksvis blir rapportert (Elvik 2017). TRAST-data dekker også kun kollisjoner.

Økningen i skadetallene som er rapportert inn til NPR er mye større enn økningen i syklingen slik det framkommer av sykkel tellingene og av Ruters reisevanedata. I og med den kraftige økningen i skader på Oslo legevakt, er det grunn til å tro at vi har hatt en sterk økning i sykkeltrafikken i Oslo de senere år, men at denne bare delvis fanges opp av de automatiske sykkel tellerne og av sykkel tellingene på Ring 1. Vi har for eksempel hatt en kraftig økning i bruken av bysykler fra 2015 til 2016, men svært mye av denne bruken er i sentrum og fanges ikke opp av tellepunktene.

Basert på våre data er det umulig å konkludere sikkert om hvordan risikoen for syklistskader har utviklet seg i Oslo de senere år. Data tyder på antall eneulykker har økt, og muligens har også risikoen for eneulykker økt, om vi skal stole på data fra Oslo legevakt. Som sagt tyder de fleste kildene på at det har vært en markant økning i sykkeltrafikken, men ingen av kildene indikerer en så sterk økning som 80 %, som er økningen i syklistskader på Oslo legevakt fra 2014 til 2016. Samtidig viser tallene at kollisjoner mellom sykkel og motorkjøretøy ikke har økt, eller kun nokså beskjedent. Det innebærer at risikoen for kollisjoner mellom sykkel og motoriserte kjøretøy trolig er redusert i Oslo i løpet av de senere år.

Referanser

- Bjørnskau, T. (1988). Risiko i persontransport på veg 1984/85. *TØI-rapport 0002/1988*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (1993). Risiko i veitrafikken 1991/92. *TØI-rapport 216/1993*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2000). Risiko i veitrafikken 1997/98. *TØI-rapport 483/2000*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2003). Risiko i trafikken 2001-2002. *TØI-rapport 694/2003*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2008). Risiko i trafikken 2005-2007. *TØI-rapport 986/2008*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Bjørnskau, T. (2011). Risiko i veitrafikken 2009-2010. *TØI rapport 1164/2011*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2015). Risiko i veitrafikken 2013-2014. *TØI-rapport 1448/2015*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. & Ingebrigtsen, R. (2015). Alternative forståelser av risiko og eksponering. *TØI-rapport 1449/2015*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- COWI. (2016). Sykkelykker registrert ved Oslo skadelegevakt 2014. Del 1 - analyse - ulykker i Oslo by. Trondheim COWI.
- Elvik, R. (2017). Analyse av syklistskader i Oslo: rapporteringsgrad, helekonsekvenser og sammenligning med svenske data, Arbeidsdokument 51134. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Helsedirektoratet. (2016). Rapportering av personskader til norsk pasientregister. Oslo.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. & Uteng, T. P. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport. *TØI-rapport 1383/2014*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Melhuus, K., Siverts, H., Enger, M. & Schmidt, M. (2015). Sykkelskader i Oslo 2014 Oslo Skadelegevakt Oslo: Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen.
- PROSAM. (2016). Telling av fotgjengere og syklister ved Ring 1, 2016, 225. Oslo.