



Reykjavík 16. mars 2020

Athugasemd við umsögn Samtaka um betri byggð við Samgönguáætlun.

Í umsögn Samtaka um betri byggð (SBB)¹ um samgönguáætlanir stjórnvalda frá 2020 til fimm og fimmtán ára, 434. og 435. mál á 150. löggjafarþingi er af einhverjum ástæðum fjallað um slys á hjólandi vegfarendum. Landssamtök hjólreiðamanna telja sig knúin til að gera athugasemdir við þá umfjöllun enda eru þar dregnar ályktanir út frá frekar takmörkuðum upplýsingum um slys á ólíkum vegfarendahópum. Það er í Tillögu 8 hjá SBB sem eftirfarandi kemur fram:

„Mikil áhersla er á hjólreiðar í SGÁ. (samgönguáætlun) Talnaefni hér að neðan byggir á fyrri SGÁ (2011). Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 12 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á HBS.

Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar og að allt að sexföld slyshætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjólí samanborið við bíl. Veruleg aukning á hjólreiðum hefur einungis fækkað fótgangandi og mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð.“

Þær upplýsingar sem SBB er að vísa til eru úr slysaskráningu lögreglunnar sem Samgöngustofa tekur saman í árlegri tölfraeði sinni um umferðarslys. Þær tölur gefa tæpast rétta mynd af fjölda slysa eða alvarleika slysa, sem ólíkir vegfarendahópar verða fyrir í umferðinni og samgöngum.

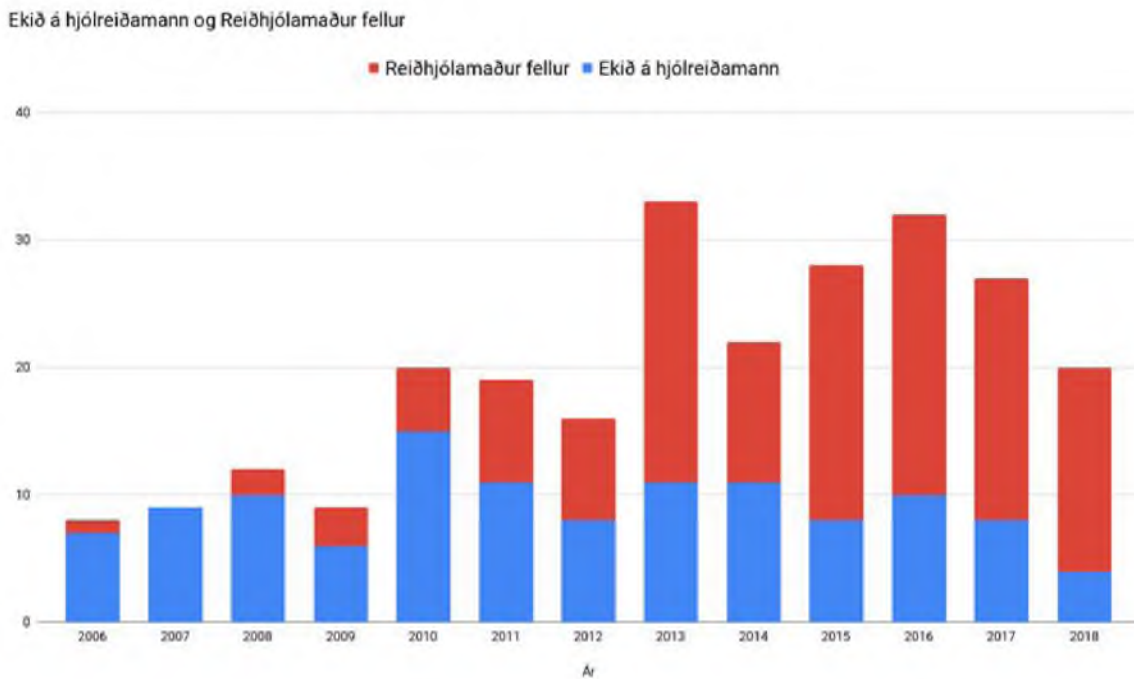
Fjöldi slysa.

Lögreglan skráir svo kölluð umferðarslys en umferðarslys er það óhapp sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að og á sér stað á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem

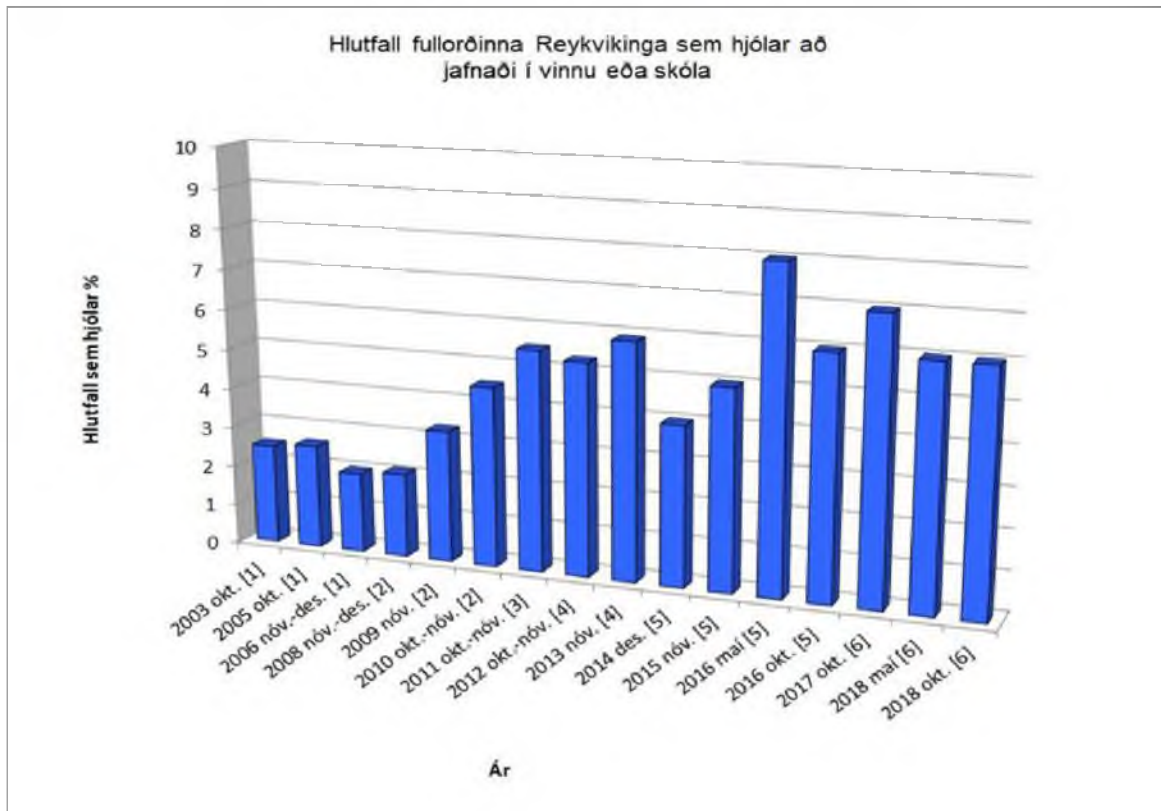
¹ <https://www.althingi.is/alttext/erindi/150/150-1456.pdf>

opið er almennt umferð. Reiðhjólíð er ökutæki. Lögreglan skrái því líka svo kölluð einmenningslys sem verða þegar reiðhjólamaður fellur ef lögregla er kölluð á slysstað og hún áttar sig á því að það eigi að skrá atburðinn sem umferðarslys. Vísbendingar benda til þess að lögreglan hafi bætt skráningu einmenningssslysa hjólandi og að aukning í fjölda slysa hjólandi megi að miklu leyti rekja til bættrar skráningar lögreglu sérstaklega þegar tillit er tekið til aukningar í hjólreiðum á sama tímabili. Sjá 1. mynd. Ekki er að sjá að það hafi orðið markverð aukning í fjölda slysa með alvarlegum meiðslum þar sem ekið er á hjólreiðamann.

Til samanburðar má sjá aukningu í hjólreiðum á 2. mynd.



1. mynd. Skráð orsök mikilla meiðsla hjólandi í slysskráningu lögreglu. Aukning hefur orðið í skráningu alvarlegra meiðsla þegar reiðhjólamaður fellur sem tæpast verður skýrð nema með bættri skráningu lögreglu.

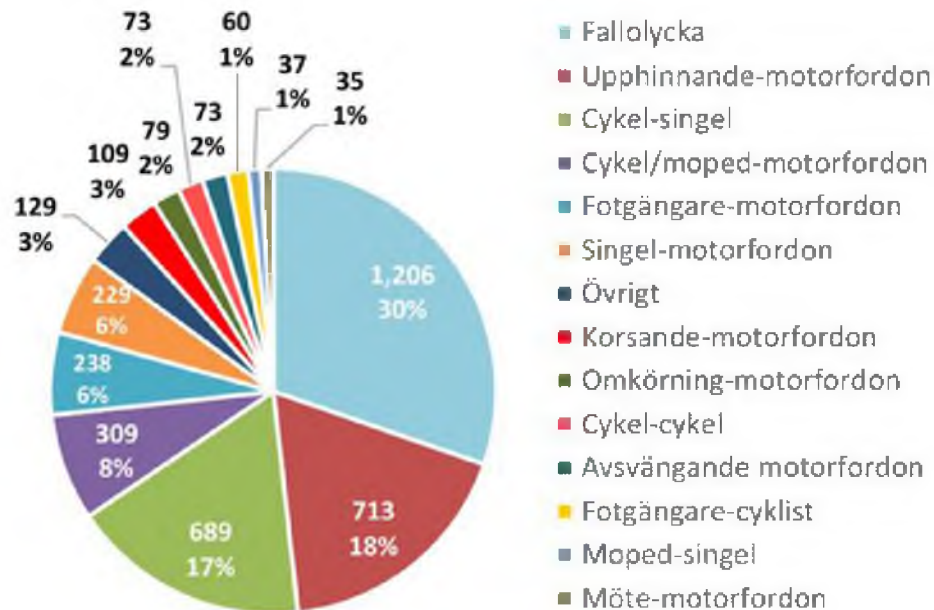


2. mynd. Hlutfall fullorðinna Reykvíkinga sem hjólar að jafnaði í vinnu eða skóla.

Af skilgreiningunni á umferðarslysi má sjá að lögreglan skráir ekki einmenningslys gangandi vegfarenda. Þau eru því ótalin. Einmenningslys gangandi eru sennilega stærsti slysflokkurinn í samgönguslysum. Það er, flestir meiðast sem gangandi vegfarendur en lang oftast eru meiðsl lítilvæg, þó þeir sem eldri eru lendi oft verr en þeir yngri. Allir vegfarendahópar geta dottið sem gangandi vegfarendur en líklega er það oftast gangandi og akandi sem verða fyrir einmenningslysnum gangandi. Allar ökuferðir byrja og enda á gönguferð oft á hálum bílastæðum en margir hjólandi komast nær dyrum með reiðhjólum og detta því síður sem gangandi. Gangandi vegfarendur sem ganga um lengri leið eru auðvitað meira útsettir fyrir hálfu á þeirri leið.

Í Svíþjóð eru slys tekin saman úr sjúkrahúsgögnum úr flestum sjúkrahúsum landsins til viðbótar við tölfræði lögreglu. Á 3. mynd má sjá niðurstöður úr fjölda slysa úr slysskráningarkerfi Svía STRADA fyrir Stokkhólm. Eins og sjá má er fjöldi slasaðra hæstur í einmenningslysnum gangandi og er ekki ólíklegt að niðurstaðan hér á landi sé nálægt þessu. Þótt Íslendingar aki almennt meira en Stokkhólmsbúar er ekki ólíklegt að þeir bæti það upp með því að detta á bílastæðum í meira mæli en íbúar Stokkhólms.

Figur 5 *Fördelning av samtliga trafikolyckor fördelade per olyckskategori, Stockholm, år 2017*



Källa: STRADA (olyckor)

NOT. Kategorin Övriga olyckor är en summering av olyckstyperna parkerat fordon, backning/vändning, moped-fotgängare, spårtrafik, olycka med djur, cykel-moped, moped-moped, fotgängare-fotgängare, terrängfordon samt övrigt.

3. mynd. Samgönguslys í Stokkhólmi skráð í STRADA. Flestir slasast í einmenningslysum gangandi (30%).

Alvarleiki meiðsla.

Það er aðeins óljóst hvað liggur til grundvallar skráningu á alvarleika meiðsla í slysaskráningu lögreglu. Mikill meiðsl og lítil meiðsl eru skilgreind en líklega er ekki um samræmt mat á meiðslum að ræða af hálfu læknis. Lögreglumaður sem vinnur skýrslu um slys virðist hafa nokkuð rúm mörk við matið þótt eflaust leiti flestir lögreglumenn upplýsinga á slysadeild um hve alvarlega vegfarandi hafi meiðst. Ýmislegt bendir þó til að alvarleiki meiðsla ólíkra vegfarendahópa séu misalvarleg þegar upp er staðið. Þar getur komið til að gangandi sem eru skráðir í umferðarslysi af lögreglu hafa sennilega allir orðið fyrir öðru ökutæki, oftast bíl en stór hluti hjólandi hafa slasast í einmenningslysum við fall af reiðhjóli. Það, og að margir ökumenn og farþegar í bíl lenda í slysum á talsverðum hraða gæti skýrt hversvegna áverkar eru oft ekki sambærilegir milli vegfarendahópa. Þessvegna er nauðsynlegt að bera saman áverka með stöðluðu áverkamati eins og t.d. „abbreviated injury score“ AIS. Á 4. mynd má sjá kvarðann fyrir AIS.

Tafla 1: Áverkastig AIS

Áverkastig AIS	Alvarleiki Dæmi um áverka
0	Enginn áverki
1	Minniháttar:Tognun á ökkla
2	Meðal: Brot á úlnlið
3	Mikill: Áverkaloftbrjóst
4	Alvarlegur:Mikið heilamar
5	Lífshættulegur: Áverkaloftbrjóst með yfirþrýstingi
6	Leiðir til dauða: Umfangsmikill heilaáverki sem leiðir til dauða

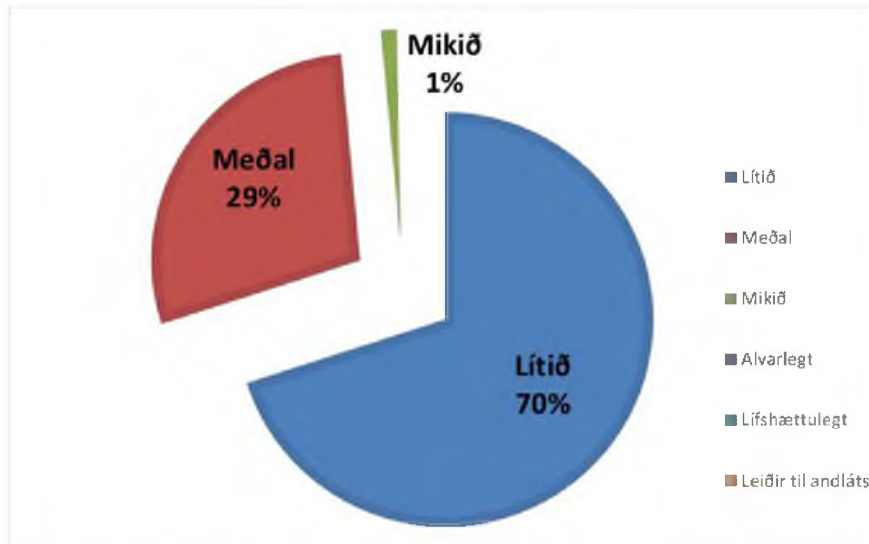
4. mynd. Áverkastig „abbreviated injury score“ AIS.

Gerð var athugun á meiðslum þeirra sem meiddust á hjóli af einhverju tagi á árabílinu 2005-2010 og komu á slysadeild á Landspítalanum.^{2 3} Á 5. mynd má sjá alvarleika meiðsla þeirra metin með AIS. Engin af þeim hjólréiðamönnum sem komu á slysadeild á því tímabil voru með alvarlegri meiðsl en AIS 3.

Engin sambærileg rannsókn hefur verið gerð að því er virðist fyrir aðra vegfarendahópa á Íslandi. Til dæmis þá sem slasast sem ökumenn eða farþegar í bíl, sem ökumenn á vélhjóli eða sem gangandi vegfarendur sem ekið er á, eða sem gangandi vegfarendur sem lenda í einmenningslysnum. Slík rannsókn virðist heldur ekki hafa verið gerð fyrir önnur slys eins og íþróttaslys, vinnuslys o.s.frv. Á þessu tímabili komu um 500-600 einstaklingar á ári á slysadeild með meiðsl sem þeir hlutu á einhverskonar hjóli. Það voru um 4% af komum á slysadeild með áverka á hverju ári. 96% slysa voru því ekki á hjóli og væri ástæða til að hafa áhyggjur af þeim slysum.

² Hjólréiðaslys á Íslandi október 2014. Rannsóknarnefnd samgönguslysa.

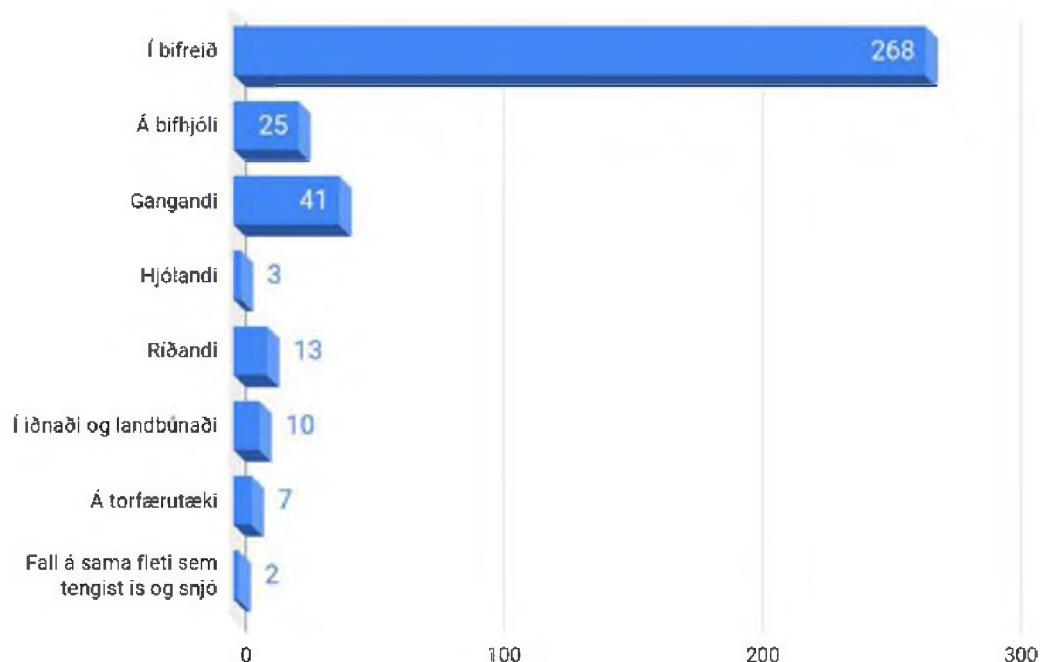
³ Ármann Jónsson o.fl. 2016. Komur slasaðra á bráðamóttöku Landspítala eftir reiðhjólasyss árin 2005-2010. Læknablaðið (102):77-82.



Mynd 10: Áverkastig AIS slasaðra hjólreiðamanna 2005 til 2010.

5. mynd. Áverkastig (AIS) slasaðra hjólreiðamanna sem komu á slysadeild Landspítalans 2005-2010.

Eins og sakir standa er áreiðanlegasta tölfræðin yfir slys þau slys sem alltaf eru skráð og þar sem alvarleikinn er metin með sama hætti en það eru banaslys. Á 6. mynd má sjá látna í samgönguslysum á 20 ára tímabili eftir vegfarendahópum. Við eftirlátum lesendum að draga ályktanir af þessu dapra stöplariti.



6. mynd. Látnir í samgönguslysum á landi 1998-2017 (af látnum alls á tímabilinu 39.317).⁴

⁴ Dánarmeinasrá Landlæknisembættisins. Dánir eftir dánarorsökum (ICD-10) 1996-2017*. <https://www.landlaeknir.is/tolfraedi-og-annsoknir/tolfraedi/danarorsakir/>

Samræmd slysaskráning

Ef slysaskráning væri samræmd fyrir öll slys á landinu á slysadeildum og heilbrigðisstofnunum og haldið utanum tölfræði yfir slys eins og í kerfi Svía STRADA væri hægt að ræða um þetta efni af þekkingu. Eins og er, eru menn að draga ályktanir af takmörkuðum gögnum og oft átta menn sig ekki á því að það er skortur á upplýsingum.

Það að slysið skuli ekki vera skráð og haldið utanum tölfræði um það þýðir ekki að slysið hafi ekki orðið.

Hér er verk að vinna fyrir Alþingi.

Landssamtök hjólréiðamanna leggja til að Alþingi leggi fram þingsályktunartillögu þar sem heilbrigðisráðherra verði falið að koma á samræmdri skráningu slysa á heilbrigðisstofnunum með samræmdu áverkamati og að unnið verði úr tölfræðinni árlega hjá Landlæknisembættinu. Ópersónugreinanleg gögn ættu að vera aðgengileg til skoðunar fyrir almenning og háskólasamfélagið. Gera þarf ráð fyrir fé á fjárlögum til stofnanna svo að þær geti sinnt þessu verkefni um að skrá og vinna úr upplýsingum.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.