Faglig grunnlag for prosjektet Utvikling av kursopplegg for eldre fotgjengere

Vi vet at den eldre delen av befolkningen er en gruppe som øker i antall, og alt tyder på at eldre generelt sett har til hensikt å være aktive og mobile. Dette har mange gevinster både på individnivå og for samfunnet. Samtidig medfører det en risiko for at det vil inntreffe flere ulykker der eldre er involvert. Vi vet at ulykker med eldre fotgjengere ofte får et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre er involvert fordi kroppens tåleevne blir mindre med årene. Derfor er det god grunn til å se nærmere på denne typen ulykker og iverksette tiltak som kan minske risikoen for at de inntreffer.

Relevante funn

Funnene som presenteres her, bygger i stor grad på en sammenfatning av eldreulykker utarbeidet av trafikksikkerhetsseksjonen der faktagrunnlaget baserer seg på Statens vegvesen Region øst sin temaanalyse av trafikkulykker med eldre trafikanter i Norge 2005-2011 (ref. 2), og fra uttak fra Statens vegvesen sitt STRAKS-ulykkesregister. I tillegg baserer funnene seg på TØI-rapport 1164/2011 Risiko i veitrafikken 2009-2010 (ref. 3).

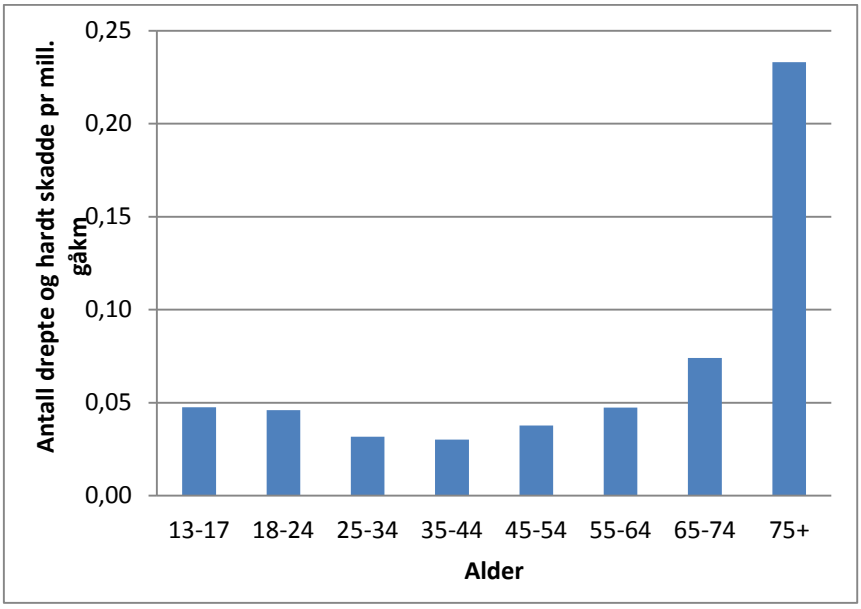
Dessuten vises det til andre relevante rapporter og analyser.

Risiko for fotgjengere fordelt etter alder

I perioden 2005-2013 var 40 prosent av alle drepte fotgjengere og 18 prosent av alle hardt skadde fotgjengere 75 år eller eldre. Til sammenligning utgjorde denne aldersgruppen kun 7 prosent av Norges befolkning, og de sto kun for om lag 5,5 prosent av samlet gådistanse blant nordmenn over 13 år. Dette viser med all mulig tydelighet at eldre fotgjengere er en svært ulykkesutsatt trafikantgruppe.

Ulykkesstatistikken for 2005-2013 og reisevaneundersøkelsen i 2009/2010 viser at det først fra fylte 75 år risikoen for å bli drept eller hardt skadet som fotgjenger øker dramatisk.

Figur 1 gir en nærmere oversikt over hvordan risikoen for å bli drept eller hardt skadd (pr mill. km som gås) endrer seg med alderen. Figuren er basert på ulykkesstatistikken for 2005-2013 og på kunnskap om omfanget av gåing fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2009/2010. Vi ser at det er først fra fylte 75 år risikoen for å bli drept eller hardt skadd som fotgjenger øker dramatisk. Fotgjengere i aldersgruppa 75+ har 5 - 6 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenliknet med øvrige aldersgrupper. Videre har trafikanter i aldersgruppen 75+ i gjennomsnitt 4 - 5 ganger høyere risiko for å bli involvert i en ulykke med drepte eller hardt skadde dersom de beveger seg 1 km som gående sammenliknet med om de beveger seg 1 km som bilførere.



Figur 1- Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd (pr mill. gåkilometer), fordelt på alder. Basert på ulykkesdata for 2005-2013 og antall km som gås fra RVU 2009/2010.

Tabell 1 viser at fotgjengerulykker blir gjennomgående mer alvorlige med økende alder. Mens andelen drepte utgjør ca. 1 prosent av de drepte og skadde blant de yngste, er andelen helt oppe i 16 prosent blant de i aldersgruppa 85+.

Aldersgruppe	Andel lettere skadd	Andel hardt skadd	Andel drept
0-12	88 %	11 %	1 %
13-17	89 %	10 %	1 %
18-24	87 %	12 %	1 %
25-34	88 %	10 %	2 %
35-44	86 %	12 %	2 %
45-54	81 %	16 %	3 %
55-64	80 %	15 %	5 %
65-74	76 %	18 %	6 %
75-84	72 %	19 %	9 %
85+	64 %	20 %	16 %

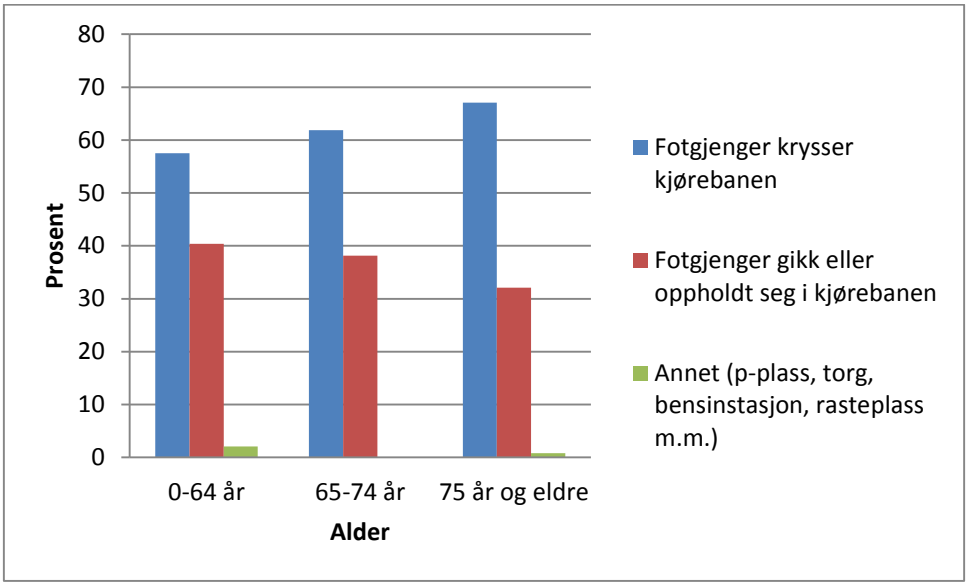
Tabell 1 - Fordeling mellom drepte, hardt skadde og lettere skadde i fotgjengerulykker i ulike aldersgrupper.

Fotgjengerulykker med eldre fordelt på uhellstyper

Fotgjengerulykkene kan grovt deles i tre kategorier:

- Fotgjenger krysset veg
- Fotgjenger gikk langs veg
- Annet (parkeringsplass, torg, bensinstasjon, rasteplass, brygge m.m.)

Figur 2 viser at andelen ulykker som gjelder kryssing av veg øker med alderen. Viktige årsaker til dette kan blant annet være svekket syn og hørsel, og at den eldre bruker lengre tid på å krysse veien på grunn av nedsatt bevegelighet.

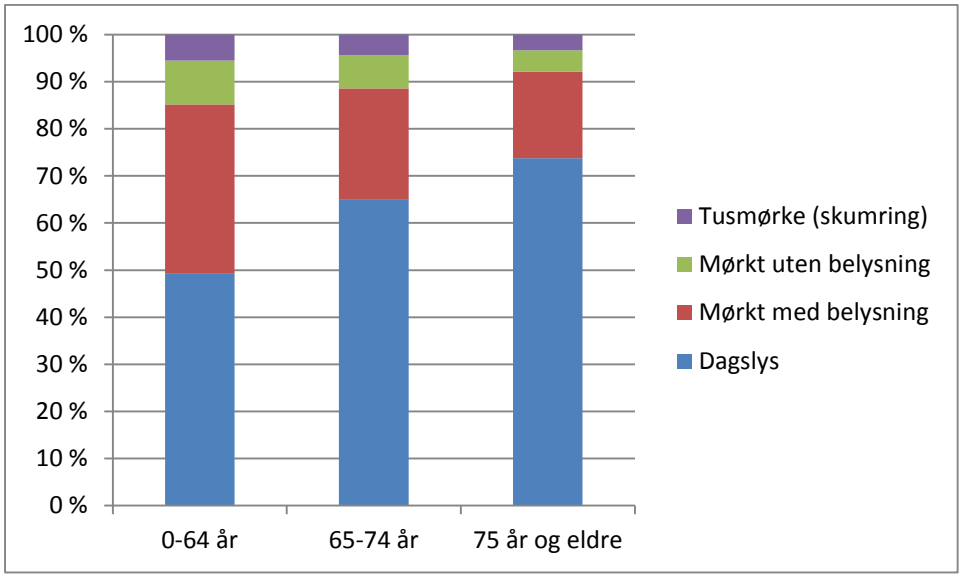


Figur 2 – Prosentvis fordeling av fotgjengerulykker med drepte eller hardt skadde på uhellstyper. Ulykkesdata for 2005–2013.

Fotgjengerulykker med eldre fordelt på tidspunkt (årstid og tid på døgnet)

Ulykkesstatistikken for 2005–2013 viser at det er flest fotgjengerulykker med drepte og hardt skadde om høsten og vinteren. Fordelingen over året er omtrent lik for eldre som for befolkningen samlet, med 60 – 65 prosent av de drepte og hardt skadde i de seks månedene september – februar. Verst er månedene november, desember og januar, det vil si de tre mørkeste månedene.

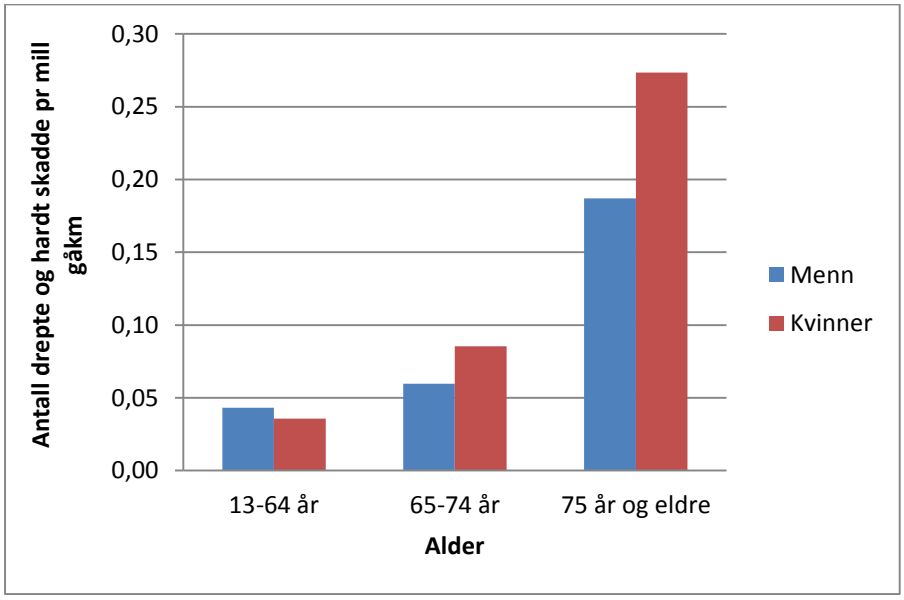
Figur 3 viser at andelen fotgjengere som blir drept eller hardt skadd i dagslys er betydelig høyere i aldersgruppa 75+ enn blant yngre aldersgrupper. Dette er samme tendens som for personbilførere som blir involvert i alvorlige ulykker.



Figur 3 – Drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker i perioden 2005–2013, prosentfordelt etter lysforhold. Eldre fotgjengere sammenliknet med øvrige aldersgrupper.

Fotgjengerulykker fordelt på kjønn

Figur 4 viser at eldre kvinner har betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i fotgjengerulykker enn eldre menn. Forskjellen begynner allerede i aldersgruppa 55 – 64 år og øker i aldersgruppene 65 – 74 år og 75+. For kvinner i aldersgruppa 75+ er det nær 8 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd pr km som fotgjenger sammenliknet med kvinner i aldersgruppa 13 – 64 år.



Figur 4 – Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd (pr mill. gåkm), fordelt på alder og kjønn. Basert på ulykkesdata for 2005–2013 og antall km som gås fra RVU 2009/2010.

Resultater fra temaanalyse av eldreulykker

Region øst (ref. 2) har utarbeidet en temaanalyse på grunnlag av dybdeanalyser av dødsulykker utarbeidet av ulykkesanalysegruppene (UAG). Analysen supplerer også med tallmateriale fra Statens vegvesens ulykkesregister STRAKS, som baserer seg på politirapporter om vegtrafikkulykker med personskade. I tillegg henter rapporten data fra ulike rapporter om eldre trafikanter.

Funn som omhandler eldre fotgjengere

- Fotgjengere over 75 år er uforholdsmessig ulykkesutsatt
- Skadegraden er alvorlig
- De fleste ulykkene med dødelig utfall for eldre fotgjengere skjer ved **kryssing av veg** (ca. 70 %)
    - om lag halvparten av disse skjer ved kryssing av gangfelt, som regel uten lysregulering eller opphøying
    - den andre halvparten ved kryssing av veg utenfor gangfelt
- Om lag halvparten av ulykkene skjer i nærhet til **butikk**
- En betydelig del av ulykkene skjer i tilknytning til **bussholdeplasser** (ca. 20 %), som regel i forbindelse med kryssing av veg
- Ca. 30 % involverer **større kjøretøy**, ofte innebærer disse blindsoneproblematikk
- Det kan se ut om eldre har inntrykk av at de blir sett selv om dette ikke er tilfelle
    - i 19 av 23 tilfeller var refleks manglende, og den forulykkede ofte kledd i mørke klær
    - i mange tilfeller gikk den forulykkede rett ut i vegen foran en bil der føreren ikke forventer denne handlingen; dette kan også tyde på feilbedømming av fart
- Sannsynlige medvirkende faktorer til sammenstøt er
    - redusert syn
    - redusert hørsel
    - nedsatt bevegelighet

Analysen oppsummert

> Eldre fotgjengere blir som oftest påkjørt ved kryssing av veg, ofte i gangfelt. De tar det ofte for gitt at de blir sett, oppdager ikke kjøretøyet i tide til å avverge ulykken og bruker sjelden refleks.

Analysens forslag til tiltak

- utdeling av refleks og info om viktigheten av synlighet for
- påvirke eldre til å bruke mer fargerike ytterklær med innsydd refleks
- kurs i trafikksikkerhet for eldre fotgjengere, kan for eksempel gjennomføres på sykehjem/eldresenter o.l.

Andre relevante rapporter og analyser

Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013, Vegdirektoratet (ref.4)

Analysen er utarbeidet av Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe og slår fast følgende:

> Av de 20 omkomne (fotgjengere) var sju personer i alderen 70 år eller mer. (Ref. 4)

Det vil si at om lag en tredjedel av omkomne fotgjengere i 2013, tilhørte målgruppen.

Analyse av trafikkulykker første halvår 2014, Vegdirektoratet (ref. 5)

Analyse utarbeidet av Statens vegvesen.

> For de eldre (65+) er 6 drept som fotgjengere (6 av totalt 9 fotgjengere), 12 som fører av bil, 5 som passasjer og en som syklist. (Ref. 5)

Denne statistikken viser at to tredjedeler av omkomne fotgjengere de første seks månedene i år, tilhørte målgruppen.

TØI-rapport 1179/2011: Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak (ref. 6)

Transportøkonomisk institutt har utarbeidet en forskningsrapport om mobilitet og velferd blant eldre. Rapporten belyser situasjonen rundt eldres reisevaner, hvordan de får tilfredsstilt sine reisebehov, deres oppfatninger og ønsker om transport og mobilitet, samt hvilke tiltak som vil kunne hjelpe dem i hverdagen.

> Mobilitet er et viktig aspekt ved velferd og livskvalitet. Et stort flertall av eldre fra 67 år og oppover sier at å få transport når man trenger det, er helt sentralt for deres livskvalitet. Likevel er det mange eldre i Norge i dag som har et utilfredsstillende transporttilbud. Ikke alle har mulighet til eller ønsker å kjøre bil. Mange bor slik til kollektivtransport ikke er et alternativ. Holdeplassen er ofte for langt unna, og er man ikke sikret sitteplass, er det mange eldre som ikke tar sjansen på å reise kollektivt. TT-ordningen er relativt dårlig kjent, og et flertall av de som har TT-kort, synes ikke at det dekker reisebehovet. Med en økende gruppe av eldre i samfunnet er det viktig å tilrettelegge transporttilbud for eldre. Dette medvirker til at flere eldre kan være selvhjulpne og bo lenger i eget hjem, og bidrar til bedre velferd og livskvalitet. (Ref. 6)

TØI-rapport 1265/2013: Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand (ref. 7)

Det ble gjennomført undersøkelse blant aldersgruppen 67 år og eldre i Kristiansand kommune der formålet var å legge grunnlaget for å utvikle en gåstrategi for eldre som skal gjøre det mer attraktivt og tryggere å gå for denne aldersgruppen. Det var en målsetting for

prosjektet at de eldre selv skal bli hørt gjennom hele prosessen. Det var også et mål at gåstrategien skal kunne tilpasses og anvendes av andre kommuner.

> Økt motivasjon gjennom bedre fysisk tilrettelegging og lavterskeltilbud om gågrupper kan få flere eldre til å gå. Eldre i Kristiansand ønsker seg bedre vintervedlikehold, adskilte gang- og sykkelveier, biltrafikken bort fra de viktigste fotgjengerområdene, lavere fartsgrenser på biltrafikken i de sentrale områdene, bredere fortau, nedsenkede fortauskanter, flere benker for hvile og opplevelser, bedre belysning, særlig ved fotgjengerfelt og bedre merking av fotgjengerfelt. I tillegg kom det fram gjennom diskusjonen i Forskningsverkstedet at informasjon om aktiviteter og etablering av gågrupper ville motivere særlig de som manglet en turkamerat. Dette er noen av resultatene fra en omfattende undersøkelse blant aldersgruppen 67 år og eldre i Kristiansand. Resultatene fra prosjektet danner kunnskapsgrunnlag for utvikling av gåstrategi i Kristiansand kommune. (Ref. 7)

Oppsummering

Ulykker med eldre fotgjengere får generelt et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre trafikanter er involvert. Dette har sammenheng med at kroppens tåleevne blir mindre med årene.

I perioden 2005–2013 var 40 prosent av alle drepte fotgjengere og 18 prosent av alle hardt skadde fotgjengere 75 år eller eldre. Fotgjengere i aldersgruppa 75+ har 5 – 6 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd pr gåkilometer, sammenliknet med øvrige aldersgrupper. Risikoen er særlig høy blant eldre kvinner. Kvinner i aldersgruppa 75+ har nær 8 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenliknet med kvinner i øvrige aldersgrupper.

Eldre fotgjengere blir som oftest påkjørt ved kryssing av veg, ofte i gangfelt. De tar det ofte for gitt at de blir sett, oppdager ikke kjøretøyet i tide til å avverge ulykken og bruker sjelden refleks.

Referanser

1. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017
2. Statens vegvesen, Region øst januar 2013. Temaanalyse av eldreulykker, en analyse av vegtrafikkulykker med eldre trafikanter i Norge 2005-2011.
3. Torkel Bjørnskau 2011. TØI-rapport 1164/2011 Risiko i veitrafikken 2009-2010.
4. Statens vegvesen, Vegdirektoratet juni 2014. Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2013.
5. Statens vegvesen Vegdirektoratet, august 2014. Trafikkulykker - Første halvår 2014.
6. Randi Hjorthol et al. 2011. TØI-rapport 1179/2011 Eldres mobilitet og velferd - utvikling, reisebehov og tiltak. https://www.toi.no/publikasjoner/eldres-mobilitet-og-velferd-utvikling-reisebehov-og-tiltak-article30778-8.html
7. Randi Hjorthol et al. 2013. TØI-rapport 1265/2013 Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand. https://www.toi.no/publikasjoner/gaastrategi-for-eldre-kunnskapsgrunnlag-for-planlegging-i-kristiansand-article31876-8.html
8. Statens eldreråd, 2007. Eldrerådets oppgaver og funksjon - en veileder i eldrerådsarbeid. http://www.helsedirektoratet.no/publikasjoner/eldreradets-oppgaver-og-funksjon-en-veileder-i-eldreradsarbeid/Sider/default.aspx
9. Ann-Magritt S. Kummeneje et al. 2011. Sintef notatsamling 07/11 Aktive, trygge, eldre trafikanter. http://www.sintef.no/upload/Teknologi_samfunn/6060/Rapporter%202011/2011-12/Notat-Aktive%20trygge%20eldre%20trafikanter_1.pdf