

# Alkohol och oskyddade trafikanter

– en förstudie om alkoholens roll som riskfaktor  
i trafikolyckor med cyklister och fotgängare.



Lars Olov Sjöström



**INGEN** SKA DÖ  
AV RATTFYLLERI



© MHF 2017



<b>INLEDNING OCH PROBLEMBESKRIVNING</b>	<b>5</b>
LAGSTIFTNING	5
CYKLISTER	5
FOTGÄNGARE	7
SINGELOLYCKOR OCH BRISTER I INFRASTRUKTUREN	7
<b>SYFTE</b>	<b>7</b>
<b>AVGRÄNSNINGAR</b>	<b>7</b>
<b>METOD</b>	<b>8</b>
<b>FORSKNING OCH FAKTA</b>	<b>9</b>
ALKOHOL OCH CYKELOLYCKOR	9
ALKOHOL OCH FOTGÄNGAROLYCKOR	14
<b>CYKELOLYCKOR 2013-2015</b>	<b>16</b>
<b>FOTGÄNGAROLYCKOR 2013-2015</b>	<b>17</b>
<b>SLUTSATSER OCH DISKUSSION</b>	<b>17</b>
<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>19</b>
OTRYCKTA KÄLLOR	19
TRYCKTA KÄLLOR OCH LITTERATUR	19



## INLEDNING OCH PROBLEMBESKRIVNING

Oskyddade trafikanter är och kommer under överskådlig tid att vara en viktig målgrupp för svenskt trafiksäkerhetsarbete och för fortsatt nollvisionsarbete. Regeringen har under år 2016 tagit initiativ till det som kallas "Nystart för Nollvisionen – för ökad trafiksäkerhet inom alla trafikslag". Initiativet syftar till att utveckla ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige. I detta arbete ska ett särskilt fokus sättas på oskyddade trafikanter samt på ny teknik som kan främja trafiksäkerheten.

### LAGSTIFTNING

Det finns idag ingen promillegräns för cykling i trafiken och rattfyllerilagstiftningen i trafikbrottslagen, *Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*, kan inte tillämpas. Denna lag gäller ju endast motordrivet fordon eller spårvagn. Cykling regleras i stället av 3:e kapitlet, 1:a paragrafen i trafikförordningen (1998:1276) som anger följande:

Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Denna regel omfattar alla fordon och inte bara motorfordon och gäller därmed även för cykel. Av samma förordnings 14:e kapitel och 15:e paragraf framgår det att polisen har ålagts att ingripa och hindra alltför berusade cyklister från att fortsätta:

En polisman skall hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.

Lagens innebörd är alltså att det i princip tillåtet att cykla efter alkoholförtäring, förutsatt att det kan göras på ett betryggande sätt. Det är alltså något som måste bedömas från fall till fall. Om det skulle inträffa en olycka är dock alkoholpåverkan en försvårande omständighet när skuldfrågan ska avgöras. En cyklist kan som vägtrafikant dömas för vårdslöshet i trafik.

Gående definieras också som vägtrafikanter och skall därför följa trafikförordningens regler för all vägtrafik. För både cyklister och fotgängare finns självfallet anledning att för sin egen och andras säkerhet undvika riskabelt beteende i trafiken – även sådant som inte är direkt olagligt.

### CYKLISTER

Trafikolycksstatistiken gällande cyklister varierar ganska mycket över åren. Under tidsperioden 2007-2015 omkom i genomsnitt 23 cyklister per år. Hela 33 cyklister dödades under 2014. Siffrorna för 2015 blev betydligt bättre, då dödstalet sjönk till 17.<sup>1</sup>

När det gäller aktuell statistik för allvarligt skadade föreligger ett problem. Under 2015 har nämligen sjukvårdsrapporteringen till STRADA haft ett stort bortfall. Det har skapat en stor osäkerhet i beräkningen av antalet skadade. Siffror för allvarligt skadade cyklister finns därför inte redovisade för år 2015.<sup>2</sup> För närmast föregående år (2014) skattades antalet allvarligt skadade cyklister till 2 139 och antalet mycket allvarligt skadade till 259.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*, Borlänge 2016. s. 13

<sup>2</sup> a.a. s. 15

<sup>3</sup> a.a. s. 16

Trafikverket presenterade i början av år 2014 strategin *Säkrare cykling – Gemensam strategi för år 2014–2020*. Där beskrivs förutsättningarna för cykling, hälsa och säkerhet:

Ökat resande med cykel är en viktig del i hållbara transporter. Ökad cykling ger också positiva effekter på folkhälsan och utvecklingen av attraktiva städer. Samtidigt finns det stora och allvarliga problem med trafiksäkerheten för cyklister. Strategin för säkrare cykling har tagits fram för att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister. Detta är en del i aktörernas gemensamma arbete med Tillsammans för Nollvisionen och för en ökad cykling.<sup>4</sup>

I lägesbeskrivningen konstateras att cyklister oftast *omkommer* i kollision med motorfordon. Denna typ av olyckor orsakade cirka 69 % av dödsfallen på cykel under åren 2007-2012. Cirka 22 procent omkom i singelolyckor. När det gäller de cykelolyckor där cyklister blir *allvarligt skadade* handlar det främst om singelolyckor, cirka 78 procent under åren 2007-2012.

Vid dödliga olyckor med cykel, oavsett typ av olycka, är huvudskador den främsta orsaken till dödsfall. Drygt 20 procent av cykelolyckorna med dödlig utgång är singelolyckor. Vid de olyckor som orsakar allvarliga skador är omkring 50 procent av skadorna på armar och axlar, 20 procent på ben och höfter samt 10 procent på huvud. Vid mycket allvarliga skador är det dock huvudskadorna som dominerar med en andel på cirka 40 procent.<sup>5</sup> Uppgifterna i strategin har hämtats från Trafikverkets djupstudiematerial. I strategin görs en analys av olika åtgärders potential för att förbättra cykelsäkerheten.

I den genomförda analysen behandlas olycks- och skadeprevention inte längre åtskilda utan integrerat. Detta för att kunna studera hela den händelsekedja som förorsakar en skada och att kunna analysera möjliga motåtgärder för att förhindra dödsfall eller allvarliga skador. Många av åtgärderna handlar om utformningen av infrastrukturen för cykling samt om drift och underhåll. Men under rubriken "säker användning" berörs också cykelhjälmsanvändning och nykter cykling. När det gäller möjligheten att förebygga dödsolyckor skattas den nyktra cyklingens potential till 10-15 procent medan motsvarande siffra för att förebygga allvarliga skador skattas till 5 procent, dock med reservation för att det är en siffra kring vilken det råder stor osäkerhet.<sup>6</sup>

2011 publicerades rapporten *Styrdoktriner och styrmedel för reduktion av cyklisters riskbeteenden*. Rapporten bygger på en litteraturstudie, en enkätundersökning bland cyklister i Uppsala samt intervjuer med 17 cykel- och trafiksäkerhetsexperten. Rapporten sätter fokus på vad systemutformare kan göra för att bidra till att cyklister tar färre risker i trafiken. I sin analys konstaterar författarna att "cyklister är en oskyddad trafikantgrupp för vilken möjligheten till skadepreventiva åtgärder är små". Vidare diskuteras de idag rådande synsätten på cyklisters riskbeteende. Ett synsätt är att cyklisters riskbeteenden är den avgörande faktorn för cykelolyckor. Ett annat synsätt är att det är brister i infrastrukturens utformning och underhåll som utgör den enskilt viktigaste orsaken till cykelolyckor. Det står dock klart att cyklisters regelefterlevnad är sämre än bilisters regelefterlevnad. Forskarna drar slutsatsen att samhället i sina strategier för att reducera cyklisters riskbeteenden behöver ägna ökad uppmärksamhet åt både hastighet och alkohol. De skriver: "Frågan om styrstångsfylleriet behöver lyftas i svensk trafiksäkerhetspolitik."

---

<sup>4</sup> Trafikverket, *Säkrare cykling: gemensam strategi för år 2014-2020*, Borlänge, 2014, s. 3

<sup>5</sup> a.a. s. 8-9

<sup>6</sup> a.a. s. 11

Rapporten utmynnar i en rad rekommendationer till olika samhällsaktörer. Till regeringen framförs bland annat rekommendationerna att utreda möjligheten att införa promillegränser även för cyklister, att införa en generell hjälmlag samt att utreda möjligheten att införa stopplikt för cyklister i alla korsningar. Trafikverket får rekommendationerna att närmare undersöka hastighetens och alkoholens betydelse för cykelolyckor och cykelskador samt att bli bättre på att informera allmänhet, organisationer, företag och media om vilka regler som gäller för cyklister.<sup>7</sup>

## FOTGÄNGARE

Fotgängarnas säkerhet i den svenska trafiken har ökat under de senaste 10 åren. Antalet omkomna fotgängare i kollision med motorfordon under år 2015 var 28. Av dessa var nästan hälften 65 år eller äldre. Åtta år tidigare, 2007, omkom 58 fotgängare i trafiken. När det gäller allvarligt skadade fotgängare föreligger dessvärre ett stort bortfall i sjukvårdsrapporteringen till STRADA under år 2015, vilket lett till att skadestatistiken inte har offentliggjorts.<sup>8</sup>

## SINGELOLYCKOR OCH BRISTER I INFRASTRUKTUREN

Singelolyckor bland cyklister och gående har tidigare ofta hamnat i skymundan i trafiksäkerhetsdebatten. Denna typ av olyckor synliggörs dock genom sjukvårdens rapportering till STRADA. Försäkringsbolaget Folksam visar i en studie att singelolyckor bland fotgängare och cyklister står för hela 75 procent av alla allvarliga trafikskador i svenska tätorter. I sin analys av sjukhusrapporterade olyckor drar Folksam slutsatsen att de flesta fotgängare skadat sig på grund av brister i infrastrukturen. Det handlar främst om dålig snöröjning och halkbekämpning, men även om höga trottoarkanter, gropar, asfaltkanter och hinder av olika slag.<sup>9</sup>

## SYFTE

Syftet med denna förstudie är att genom sammanställning och presentation av vetenskaplig forskning visa på alkoholens möjliga roll i trafikolyckor med cyklister och fotgängare. Ett särskilt fokus sätts på cyklisternas och fotgängarnas alkoholpåverkan som riskfaktor. Därmed kan trafiknykterhetsperspektivet breddas från motorfordonsförare till alla som rör sig i trafiken.

## AVGRÄNSNINGAR

Förstudien har avgränsats till två kategorier av oskyddade trafikanter, nämligen cyklister och fotgängare. Den kunskapsöversikt som ges i rapporten har inte intentionen att vara heltäckande utan ska ses som ett antal exempel på fakta och forskning om alkoholen som riskfaktor i trafikolyckor bland cyklister och fotgängare.

---

<sup>7</sup> Andersson, Magnus & Vedung, Evert, *Styrdoktriner och styrmedel för reduktion av cyklisters riskbeteenden*, Cajoma Consulting, Uppsala, 2011

<sup>8</sup> Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020*, 2015, s. 13-15

<sup>9</sup> Folksam, *Tre av fyra allvarliga trafikolyckor i tätort är fotgängare eller cyklister – kolla in hur det ser ut i din egen hemstad*. Pressmeddelande 2015-08-28

## METOD

Aktuell forskning rörande trafikolyckor där cyklister och fotgängare har varit inblandade har studerats översiktligt. De olika forskningsstudiernas inriktning och viktigaste slutsatser refereras i denna rapport i form av en kunskapsöversikt. Vidare har uttag av trafikolycksstatistik avseende oskyddade trafikanter gjorts från Strada uttagswebb. Vid författandet av förstudien har samråd skett med professor Ulf Björnstig vid Umeå universitetssjukhus beträffande tidigare forskning och aktuellt forskningsläge. Maria Melkersson från Trafikanalys har bidragit som sakkunnig vid uttag av trafikolycksstatistik från Strada.

Jag vill påpeka att det i rapporten föreligger några marginella skillnader mellan de siffror som presenteras från uttag i STRADA och siffror från andra källor. Dessa differenser får dock ingen betydelse för de generella diskussionerna och slutsatserna i rapporten.



## FORSKNING OCH FAKTA

### ALKOHOL OCH CYKELOLYCKOR

2004 publicerades rapporten *Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol* (Bylund & Björnstig).<sup>10</sup> Undersökningsmaterialet utgjordes av cyklister som ådragit sig moderata eller allvarligare skallskador i Umeåområdet under tidsperioden 1990-2003. Totalt 5 550 personer sökte under dessa 14 år vård vid Umeå universitetssjukhus under perioden efter skador i samband med cykling. Av denna grupp var det 599 personer som ådragit sig skallskador enligt ovanstående definition. Fem av dem avled på grund av olyckan. Rapporten visar att 73 % skadades i singelkrascher medan 23 % skadades i kollisioner med andra fordon. En tredjedel av de skadade var rapporterade till den officiella trafikskadestatistiken.

Alkoholens roll som riskfaktor vid cykelolyckorna framgår tydligt av undersökningsmaterialet. Av 23 omkomna cyklister var 30-60 % alkoholpåverkade vid tillfället för singelolyckan. Bland de skadade 15 år och äldre var andelen alkoholpåverkade 41 %. Hälften av de skadade i åldersintervallet 30-44 år var alkoholpåverkade. 45 % av olyckorna skedde mellan kl. 21.00 och 04.00. Av dessa olyckor var hela 78 % alkoholrelaterade.

I sin analys framhåller forskarna Per-Olof Bylund och Ulf Björnstig bland annat följande:

- Lämpligheten att cykla i alkoholpåverkat tillstånd bör ytterligare belysas med tanke på Nollvisionens avsikter.
- En förändring av lagstiftningen så att cykling också omfattas av trafiknykterhetslagstiftningen bör diskuteras.
- Användningen av cykelhjälm är generellt alltför låg.
- Skadeeffekterna vid cykelolyckor med alkoholpåverkade cyklister är allvarligare än vid olyckor med nyktra cyklister på grund av försämrade koordinationsförmåga och reaktionstid.

Resultaten från undersökningen är anmärkningsvärda. Här visas tydligt att alkoholpåverkan bland cyklister både ger en ökad olycksrisk och förvärrade skadeeffekter. Trots detta har de åtgärder för ökad cykelsäkerhet som diskuterats och genomförts i Sverige nästan uteslutande kommit att handla om utformning av en säker infrastruktur för cyklister.

---

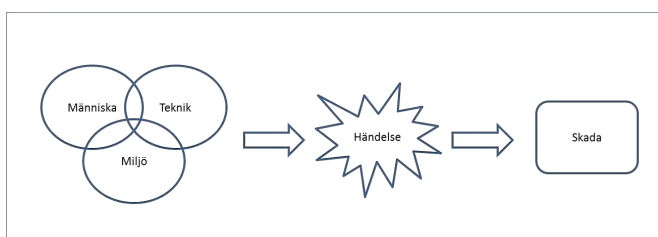
<sup>10</sup> Bylund, Per-Olof & Björnstig, Ulf, *Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol*, Umeå 2004



Många cyklar utanför puben  
 – men är det lämpligt att cykla hem  
 efter några öl?

Vid Institutionen för livs- och miljövetenskaper vid Karlstads universitet genomfördes under år 2013 och de första tre månaderna av 2014 ett projekt om faktabaserat lokalt säkerhetsarbete mot cykelolyckor. Genom projektet producerades fyra publikationer. I projektets slutrapport, *Säker cykel. Faktabaserad prevention av cykelskador i lokalsamhället*<sup>11</sup>, sammanfattas resultat och genomförande av två av dessa publikationer, nämligen *Cykelolyckor i Karlstads kommun 2007-2011*<sup>12</sup> samt litteraturstudien *Evidensbaserade åtgärder för cyklisters säkerhet: kunskapsöversikt*.<sup>13</sup>

Studien av cykelolyckor i Karlstads kommun 2007-2011 omfattar 857 cyklister som skadade sig så pass allvarligt att de var tvungna att uppsöka akutmottagningen på Centralsjukhuset i Karlstad. Forskarna har sorterat redovisningen av resultaten enligt en modell där brister i samspelet mellan människa, teknik och miljö anses orsaka uppkomna olyckor och skador. I begreppet "människa" räknas i det här fallet cyklisten plus eventuell passagerare in. I begreppet "teknik" innefattas cykeln med tillhörande utrustning (även hjälm) och "miljö" omfattar trafikmiljön och de förhållanden som inryms i denna. Den olycksmodell som används beskrivs i rapporten med nedanstående illustration.



Figur. Enkel olycksmodell för att särskilja inblandade huvudkategorier.

<sup>11</sup> Gustavsson, Johanna, Bonander, Carl & Andersson, Ragnar. *Säker cykel. Faktabaserad prevention av cykelskador i lokalsamhället*, Karlstad 2014

<sup>12</sup> Nilsson, Finn, Sundström, Kaj & Andersson, Ragnar, *Cykelolyckor i Karlstads kommun 2007-2011*, Karlstad 2013.

<sup>13</sup> Bonander, Carl, Gustavsson, Johanna & Andersson, Ragnar, *Evidensbaserade åtgärder för cyklisters säkerhet: kunskapsöversikt*, Karlstad 2013

Av de skadade cyklister som ingår i studien har 80 procent skadats i singelolyckor. 11,4 procent har skadats i kollision mellan cykel och motorfordon och 6 procent i kollision med annan cyklist. Resterande 2,6 procent av olyckorna har skett på annat sätt. Studien visar att när det gäller alla skador är skador på arm vanligast följt av huvud- och benskador. Detta mönster gäller både män och kvinnor.<sup>14</sup>

När det gäller aspekten alkoholpåverkan påpekar forskarna att det är svårt att använda data från STRADA, eftersom informationen om den enskilde individen där inskränker sig till uppgifter om ålder och kön. Forskarna har dock försökt göra en grov skattning av antalet alkoholpåverkade bland de skadade cyklisterna med hjälp av fritextbeskrivningarna i STRADA, som kan ge viss information om alkoholpåverkan och annat riskbeteende. Efter en manuell genomgång av fritexten för olyckorna kunde 50 skadade (21 kvinnor, 29 män) bedömas som misstänkt alkoholpåverkade. Det kan tilläggas att ingen av de som var misstänkt alkoholpåverkade bar hjälm. Bedömningen om alkoholpåverkan har i de flesta fallen baserats på de skadades egna beskrivningar (exempelvis "var berusad och...") samt i ett fåtal fall på polisrapporter där ett nykterhetstest genomförts. Det bedöms idag finnas ett betydande mörkertal kring skadade som är alkoholpåverkade. Det beror på att mycket få cykelskadade är polisrapporterade skador samt att sjukvården inte testar för alkoholpåverkan.<sup>15</sup>

VTI inledde under 2015 ett treårigt forskningsprogram med syfte att höja säkerheten för s.k. hjulburna oskyddade trafikanter, d.v.s. främst cyklister, men också motorcyklister och mopedister. Detta forskningsprogram stöds av Länsförsäkringsbolagens forskningsfond. Ett av delprojekten handlar om synen på nykterhet i samband med cykling. Syftet är att ge ökad kunskap om "cykelolyckor där alkoholpåverkan kan ha varit en bidragande orsak samt undersöka cyklisters syn på alkohol i samband med cykling". Ansvarig för projektet är Henriette Wallén Warner.<sup>16</sup>

Forskningen under år 2015 och 2016 har skett genom databasanalys där flera vetenskapliga perspektiv används, nämligen Socialpsykologiskt perspektiv (SP), Emotionssociologiskt perspektiv (EP) och Fenomenografiskt perspektiv (FP). Det *socialpsykologiska* perspektivet utgår från Theory of Planned Behaviour (TPB) där vårt beteende styrs av bakomliggande faktorer så som vår attityd till att cykla alkoholpåverkade (fördelar/nackdelar), vår subjektiva norm (accepterande/icke-accepterande personer) och vår upplevda kontroll (underlättande faktorer/försvårande faktorer). Det *emotionssociologiska* perspektivet utgår från ett mikrosociologiskt perspektiv på symbolisk interaktionistisk grund, där emotioner står i centrum. Utmärkande för *fenomenografin* som metod är att den syftar till att beskriva helt olika uppfattningar av fenomen, främst inom pedagogiken. Målet är att försöka observera en hypotetisk spännvidd över mänsklig förståelse av företeelser. Ett sätt att närma sig den uppgiften är att analysera intervjutranskript och sammanställa olika typer av utsagor i beskrivningskategorier. Relationer mellan beskrivningskategorier kan sedan undersökas i ett fenomenografiskt utfallsrum. Processen inriktas mot att kartlägga uppfattningar i urvalsgruppen samt undersöka hur uppfattningar förhåller sig till varandra och till det undersökta fenomenet.

---

<sup>14</sup> Gustavsson, Johanna, Bonander, Carl & Andersson, Ragnar. *Säker cykel. Faktabaserad prevention av cykelskador i lokalsamhället*, Karlstad 2014, s. 20, 22

<sup>15</sup> a.a. s. 14-15

<sup>16</sup> VTI:s webbplats den 14 mars 2016: <http://www.vti.se/sv/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/oskyddade-trafikanter/>

I en del av VTI:s arbete har uppgifter hämtats från Trafikverkets djupstudiedatabas 2006-2015 avseende 236 cyklister som omkommit i trafikolyckor. 171 av dödsfallen skedde i kollision med motorfordon, 49 i singelolyckor, 16 som övriga olyckor varav 3 mot tåg, 4 mot gående och 9 mot annan cyklist. Av de omkomna har alkoholpåverkan över 0,2 promille efter provtagning kunnat påvisas hos 27 av de omkomna cyklisterna. Hos 156 av de omkomna har alkoholpåverkan efter provtagning kunnat uteslutas. För 53 av de omkomna cyklisterna är det okänt om de var alkoholpåverkade eller inte. Andelen alkoholpåverkade av de provtagna omkomna cyklisterna har alltså varit 14,44 procent. Det kan också noteras att ingen av de omkomna med alkoholpåverkade bar hjälm när olyckan skedde.

I en annan del av forskningsprojektet har VTI genomfört en intervjustudie med 34 deltagande cyklister i åldern 22-79 år (genomsnitt 51 år). 19 av deltagarna var kvinnor och 15 män. 31 av de 34 deltagarna var alkoholkonsumenter och 29 av dem uppgav att de ibland cyklade alkoholpåverkade. Graden av alkoholpåverkan bland informanterna varierade från lätt berusning till den nivå då de var oförmögna att cykla. Intervjuerna har genomförts och analyserats med de metoder och perspektiv som beskrivs här ovan. De viktigaste slutsatserna av intervjustudien är följande:

- De sociala normerna anger att det är accepterat och tillåtet att cykla alkoholpåverkad. Detta så länge inget särskilt inträffar och cyklingen kan genomföras på ett säkert sätt.
- Det förväntas att en person som är så alkoholpåverkad att cyklingen inte kan genomföras på ett säkert sätt har omdömet att ta själv ta beslutet att avstå.
- Det finns idag en låg acceptans för promillegräns för cykling.
- Det råder olika uppfattningar om huruvida en förbättrad kollektivtrafik (som alternativ) kan minska alkoholpåverkad cykling.
- Kampanjer om risker med alkoholpåverkad cykling ses som en åtgärd som skulle kunna ha effekt, men det finns olika uppfattningar om hur de bör utformas.
- Hjälm användningen hos cyklister som har druckit alkohol är mycket lägre än hos nyktra cyklister.
- En minskning av cykling under *kraftig alkoholpåverkan* (de mest berusade cyklisterna) skulle kunna ge effekt på trafiksäkerheten

Ovanstående referat från den pågående forskningen vid VTI bygger på en presentation på Transportforum i Linköping i januari 2017.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Wallen Warner, Henriette, "Att cykla alkoholpåverkad". Föredrag vid Transportforum i Linköping den 11 januari 2017.

I en studie av 583 cykelolyckor i USA under tioårsperioden januari 2002 – december 2011 har forskarna undersökt i vilken utsträckning alkoholpåverkan har bidragit till olyckorna och dess effekter i samband med cykelolyckor. I den publicerade artikeln *Bicycle trauma and alcohol intoxication* har resultaten presenterats. 87 procent av de skadade var män och dödligheten var en procent. Blodalkoholhalten testades på 211 patienter, d.v.s. på 38 % av samtliga patienter. 37 procent av dessa testade patienter uppvisade alkoholpåverkan över 0,1 promille. Det visade sig också vara betydligt mindre sannolikt att berusade patienter bar hjälm (4,7 % av de alkoholpåverkade mot 22,2 % av de nyktra).<sup>18</sup>

I Finland publicerades 2010 en studie i *Annals of Advances in Automotive Medicine* baserad på olycksmaterial rörande svårt skadade eller omkomna cyklister i sydöstra Finland från perioden juni 2004 till maj 2006. Studien visar att av 216 svårt skadade eller dödade cyklister var 31 procent alkoholpåverkade. Av de alkoholpåverkade cyklisterna hade 87 procent en blodalkoholhalt över 1,2 promille.<sup>19</sup>

Sammanfattningsvis kan konstateras att alkoholpåverkan bland skadade och omkomna cyklister är ett påtagligt problem som enligt svensk och internationell forskning förekommer i någonstans mellan 15 och 40 procent av olyckorna.

---

<sup>18</sup> Harada MY, Gangi A, Ko A, Liou DZ, Barmparas G, Li T, Hotz H, Stewart D, Ley EJ. "Bicycle trauma and alcohol intoxication". I: *International Journal of Surgery*. Dec. 2015

<sup>19</sup> Airaksinen N, Lüthje P, Nurmi-Lüthje I. "Cyclist Injuries Treated in Emergency Department (ED): Consequences and Costs in South-eastern Finland in an Area of 100 000 Inhabitants". I: *Annals of Advances in Automotive Medicine*, 2010 Jan; 54: 267–274

## ALKOHOL OCH FOTGÄNGAROLYCKOR

Forskningen om fotgängare och alkohol är i Sverige ganska begränsad och det finns ett stort behov av ny kunskap på området. I några studier och myndighetsrapporter berörs dock på olika sätt de olycksrisker som genereras av alkohol- och drogpåverkade fotgängare.

I en regional djupstudie, *Trafikdöda i Region Mitt 1997-2004*, visas att alkoholpåverkan hos fotgängare utgör en signifikant risk i trafiken. Bland de situationsbundna trafikantbetéenden som kan leda till dödsolyckor nämns bl.a. "alkoholpåverkade som går, står eller sitter på vägen i mörker utan reflexer".<sup>20</sup> Studien visar vidare att av de 78 fotgängare som trafikdödsats i Region Mitt under åren 1997-2006 var 23 procent alkoholpåverkade. 10 av de 18 alkoholpåverkade fotgängarna hade 2 promille alkohol i blodet eller mer. Den mest påverkade fotgängaren hade 4,3 promille.<sup>21</sup>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) publicerade 2014 rapporten *Fotgängarolyckor*. Av rapporten framgår, att i 14 procent av männens och knappt tre procent av kvinnornas fotgängarolyckor nämns alkohol som en bidragande orsak.<sup>22</sup>

Myndigheten Trafikanalys är statistikansvarig och producent av den officiella statistik som finns rörande trafikolyckor i Sverige. Som ett led i detta arbete publiceras varje år rapporten *Vägtrafikskador*. Där presenteras statistik om trafikolyckor baserat på uppgifter från Polisen och från Transportstyrelsen som samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifterna från Polisen. Om de alkoholrelaterade trafikolyckorna skriver Trafikanalys:

Ett av de största problemen inom vägtrafiksäkerhet är onykter körning. I Alkolåsutredningen gjordes uppskattningen att drygt 100 personer per år skulle räddas om alla personbilar, lastbilar och bussar hade alkolås. Därtill kommer några tiotal personer per år som skulle räddas om inga motorcykelförare, mopedförare, cyklister eller fotgängare vore onyktra.<sup>23</sup>

Ett flertal internationella undersökningar har visat hur alkoholpåverkade fotgängare ligger bakom trafikolyckor. I Storbritannien har Department of Transport analyserat 39 986 trafikolyckor under åren 2011-2013 i vilka fotgängare varit inblandade. I åtminstone 6 074 av dessa var fotgängarna alkoholpåverkade, en andel motsvarande 14 procent.<sup>24</sup>

En irländsk undersökning gällande dödade fotgängare på Irland åren 2005-2007 visar att för 156 av de 228 av de omkomna saknas uppgift om den som omkommit varit alkoholpåverkad eller inte. För de 72 omkomna där provtagning skett visar resultaten att 48 personer (66,66 procent) varit alkoholpåverkade. Det är ganska exakt två tredjedelar.<sup>25</sup>

I Australien har flera studier gällande trafikolyckor där fotgängares alkoholpåverkan som riskfaktor i trafiken har belysts. Som ett exempel kan nämnas artikeln *Drink-walking: An examination of the related behaviour and attitudes of young people*. Artikeln ger en bra kunskapsöversikt över tidigare forskning i Australien men också i andra länder. I artikeln konstateras att siffrorna varierar en hel del mellan de olika delstaterna men att sammantaget ungefär 45 procent av de omkomna fotgängarna i

---

<sup>20</sup> Vägverket, *Trafikdöda i Region Mitt 1997-2004*, Borlänge, 2005, s. 31

<sup>21</sup> *a.a.* s. 44

<sup>22</sup> Schyllander, Jan, *Fotgängarolyckor. Statistik och analys*, Karlstad 2014, s. 9

<sup>23</sup> Trafikanalys, *Vägtrafikskador 2015*, Stockholm 2016, s. 43-44

<sup>24</sup> *Pedestrians warned: Don't drink and walk*, pressmeddelande från [www.confused.com](http://www.confused.com) den 11 december 2014: <https://www.confused.com/press/releases/2014/pedestrians-warned-dont-drink-and-walk>

<sup>25</sup> RSA Irland, Statistik för omkomna fotgängare 2005-2007. <http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/Campaigns/Current-road-safety-campaigns/Drunken-Pedestrians/> den 12 oktober 2016

Australien varit alkoholpåverkade över 0,5 promille. Hela 80 procent av de omkomna fotgängarna uppvisade en blodalkoholhalt över 1,5 promille. I studien pekas unga personer under 30 år ut som en högriskgrupp för denna typ av olyckor.<sup>26</sup>

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), den federala trafikledningsmyndigheten i USA, har studerat de motorfordonsrelaterade dödsolyckor i trafiken som involverat berusade fotgängare. Resultaten har presenterats i rapporten *Motor-Vehicle-Related Deaths Involving Intoxicated Pedestrians -- United States, 1982-1992*. I rapporten konstateras att fastän fotgängarnas alkoholkonsumtion är en viktig bidragande faktor till motorfordonsolyckor där fotgängare skadas eller dödas har de berusade fotgängarnas roll i sammanhanget inte studerats närmare. Av rapporten framgår vidare att en betydande andel av de omkomna fotgängarna var alkoholpåverkade. 1982 var andelen alkoholpåverkade omkomna fotgängare hela 39.4 %. Andelen sjönk därefter något och uppgick 1992 till 36.2 %. Bland de omkomna i åldersgruppen 25-34 var hela 57.1 % av fotgängarna alkoholpåverkade.<sup>27</sup>

I en senare amerikansk undersökning, vars resultat redovisats i Daily News, konstateras att 35 procent av de 1547 fotgängare som dödats i den amerikanska trafiken 2011 var alkoholpåverkade över 0,8 promille. I åldersgruppen 25-34 var hälften av de dödade fotgängarna alkoholpåverkade. Detta enligt statistik från NHTSA.<sup>28</sup>

I en färsk studie från delstaten Victoria i Australien, *Alcohol intoxication in non-motorised road trauma*, visar forskarna att alkoholpåverkan bland fotgängare är ett betydande trafiksäkerhetsproblem. Åtminstone en fjärdedel av de svårt skadade fotgängarna i studien var alkoholpåverkade. De slutsatser som studien utmynnar i är att alkoholpåverkan bland skadade och omkomna fotgängare är vanligt förekommande och att andelen är relativt oförändrad över tid. Problemets verkliga omfattning förblir okänt i brist på rutinmässiga kontroller. Forskarna anser att lagstiftning gällande alkoholpåverkan hos icke-motoriserade trafikanter bör övervägas för att öka säkerheten för alla i trafiken.<sup>29</sup>

Det står således klart att alkoholpåverkan hos fotgängare är en riskfaktor som vi inte kan bortse ifrån i trafiksäkerhetsarbetet. Det finns behov av mera forskning på området för att generera kunskap om problemets omfattning och att ge underlag för adekvata trafiksäkerhetsåtgärder.

---

<sup>26</sup> O'Connor, Erin L. and Tay, Richard S-T. and Watson, Barry C. And Edmonston, Colin J. and Lang, Cathryne P. "Drink-walking: An examination of the related behaviour and attitudes of young people". In: *Proceedings The NSW Local Government Road Safety Conference*. Sydney 2014

<sup>27</sup> "Motor-vehicle-related deaths involving intoxicated pedestrians--United States, 1982-1992". In: *Morbidity Mortal Weekly Report* 1994 Apr 15;43(14):249-53.

<sup>28</sup> "Drinking and walking can be a deadly combination for pedestrians". *The Associated Press*, 6 augusti 2013

<sup>29</sup> Mitra, Biswadev, Charters, Kate E, Spencer, John C, Fitzgerald, Mark C, and Cameron, Peter A, "Alcohol intoxication in non-motorised road trauma". In: *Emergency Medicine Australasia* (2016)

## CYKELOLYCKOR 2013-2015

Nedanstående uppgifter har hämtats från olycksdatabasen STRADA och gäller omkomna och skadade cyklister under åren 2013-2015.<sup>30</sup>

År	Omkomna cyklister	Allvarligt skadade cyklister	Mycket allvarligt skadade cyklister	Kommentarer
2013	15	2 105	260	
2014	33	2 140	258	
2015	17	1 736	205	Osäkra uppgifter om allvarligt skadade respektive mycket allvarligt skadade under år 2015 på grund av bortfall i sjukvårdens rapportering till STRADA <sup>31</sup>

Den vanligaste olyckstypen, både bland allvarligt skadade och bland mycket allvarligt skadade cyklister var under åren 2013-2015 singelolyckor. Därefter följer kollision med personbil eller med annan cykel.

STRADA kan inte användas för att ta reda på om en cyklist som har varit inblandad i en trafikolycka har varit påverkad av alkohol eller narkotika. Informationen om den enskilde individen inskränker sig där till uppgifter om ålder och kön. De fritextbeskrivningar som finns i databasen kan dock ibland indikera att den olycksinblandade cyklisten har varit påverkad.

---

<sup>30</sup> Källa: STRADA, Transportstyrelsens olycksdatabas, uttag oktober 2016

<sup>31</sup> Fredlund, Tomas, *Minskad sjukvårdregistrering i Strada 2015. Möjliga orsaker, konsekvenser och åtgärder*, Rapport TSV 2016-4905. Transportstyrelsen 2016. I rapporten nämns förändrad rutin för registrering, personalomsättning av Stradapersonal, pressad arbetssituation samt en reell minskning av skadade som de faktorer som tillsammans bedöms utgöra möjliga orsaker till den minskade registreringen under år 2015.



## FOTGÄNGAROLYCKOR 2013-2015

Nedanstående uppgifter har hämtats från olycksdatabasen STRADA och gäller omkomna och skadade fotgängare under åren 2013-2015.<sup>32</sup>

År	Omkomna fotgängare	Allvarligt skadade fotgängare	Mycket allvarligt skadade fotgängare	Kommentarer
2013	42	3 871	394	
2014	52	2 920	300	
2015	28	3 116	301	Osäkra uppgifter om allvarligt skadade respektive mycket allvarligt skadade under år 2015 på grund av bortfall i sjukvårdens rapportering till STRADA <sup>33</sup>

Den vanligaste olyckstypen, både bland allvarligt skadade och bland mycket allvarligt skadade fotgängare var under åren 2013-2015 singelolyckor. Därefter följer kollision med personbil, med cykel eller med buss.

Det framgår inte av uppgifterna i STRADA om en fotgängare som har varit inblandad i en trafikolycka har varit påverkad av alkohol eller narkotika. På samma sätt som för cyklister gäller att informationen om den enskilde individen i trafikolycksdatabasen inskränker sig till uppgifter om ålder och kön. Ibland förekommer fritextbeskrivningar i databasen som kan tyda på att den olycksinblandade fotgängaren har varit påverkad.

## SLUTSATSER OCH DISKUSSION

En ökad cykel- och gångtrafik skulle vara bra för den svenska folkhälsan, inte minst genom att öka människors vardagsmotion. Samtidigt är det mycket viktigt att minimera riskerna för trafikolyckor och skador bland de oskyddade trafikanterna. De senaste årens ökade fokus på oskyddade trafikanter från de trafiksäkerhetsansvariga myndigheterna är därför en viktig del av det fortsatta nollvisionsarbetet. Det står klart att den fysiska planeringen av cyklisters och fotgängares trafikmiljö fortfarande har stora brister ur säkerhetssynpunkt. På många ställen behövs ny planering och ombyggnationer. I vissa fall måste detta göras på bekostnad av motorfordonens framkomlighet.

Av refererade studier i denna rapport kan jag dessutom dra slutsatsen att det är viktigt men inte tillräckligt att arbeta med en förbättrad fysisk planering för cyklister och fotgängare i trafikmiljön. För att öka trafiksäkerheten krävs dessutom ett ökat arbete med att minska cyklisters och fotgängares riskbeteenden. De främsta beteenderiskerna bland cyklister har tveklöst med bristande hjälmanvändning, hastighet och alkohol att göra. Bland fotgängare är förmodligen alkohol- och drogpåverkan en underskattad riskfaktor. Fortfarande saknas dock aktuell forskning som mera tydligt

<sup>32</sup> Källa: STRADA, Transportstyrelsens olycksdatabas, uttag oktober 2016

<sup>33</sup> Fredlund, Tomas, *Minskad sjukvårdregistrering i Strada 2015. Möjliga orsaker, konsekvenser och åtgärder*, Rapport TSV 2016-4905. Transportstyrelsen 2016. I rapporten nämns förändrad rutin för registrering, personalomsättning av Stradapersonal, pressad arbetssituation samt en reell minskning av skadade som de faktorer som tillsammans bedöms utgöra möjliga orsaker till den minskade registreringen under år 2015.

kan klarlägga dessa orsakssammanhang. Det skulle kunna få stor betydelse för fortsatta politiska beslut gällande trafiksäkerheten och för de myndigheter som har ansvar för trafiksäkerheten.

I den myndighetsgemensamma strategin *Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken – gemensam strategi för år 2015-2020* berörs behovet av en fördjupad kartläggning av alkoholens roll i trafikolyckor med oskyddade trafikanter:

”Antalet oskyddade trafikanter som omkommer i alkohol- eller narkotikarelaterade trafikolyckor är relativt högt och trenden behöver brytas. Fortsatt utveckling: Initiera en fördjupad kartläggning av hur alkohol- och narkotikapåverkan bland dessa grupper av trafikanter påverkar deras egen och andras trafiksäkerhet. Som exempel kan man studera om det finns mönster i omkomna, påverkade cyklisters olycksbild och om samma promillenivåer påverkar oskyddade på samma sätt som motorförare.”<sup>34</sup>

Det finns alltså ett uttalat intresse från de myndigheter som har utarbetat strategin att få fördjupad kunskap om alkohol och oskyddade trafikanter.

---

<sup>34</sup> Trafikverket, *Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken - gemensam strategi för år 2015-2020*, Borlänge 2015, s. 9

## KÄLLFÖRTECKNING

### OTRYCKTA KÄLLOR

#### FÖREDRAG

Wallen Warner, Henriette, "Att cykla alkoholpåverkad". Föredrag vid Transportforum i Linköping den 11 januari 2017.

#### INTERNET

*Pedestrians warned: Don't drink and walk*, pressmeddelande från [www.confused.com](http://www.confused.com) den 11 december 2014: <https://www.confused.com/press/releases/2014/pedestrians-warned-dont-drink-and-walk>

RSA Irland, Statistik för omkomna fotgängare 2005-2007.  
<http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/Campaigns/Current-road-safety-campaigns/Drunken-Pedestrians/> den 12 oktober 2016

VTI:s webbplats den 14 november 2016:  
<http://www.vti.se/sv/forskningsomraden/manniskan-i-transportsystemet/oskyddade-trafikanter/>

#### DATABASER

STRADA, Transportstyrelsens olycksdatabas, uttag oktober 2016

### TRYCKTA KÄLLOR OCH LITTERATUR

#### OFFENTLIGT TRYCK

Folksam, *Tre av fyra allvarliga trafikolyckor i tätort är fotgängare eller cyklister – kolla in hur det ser ut i din egen hemstad*. Pressmeddelande 2015-08-28

SFS 1951:649. *Lag om straff för vissa trafikbrott*. Stockholm: Justitiedepartementet

SFS 1998:1276. *Trafikförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet

#### ÖVRIGA TRYCKTA KÄLLOR OCH LITTERATUR

*Airaksinen N, Lüthje P, Nurmi-Lüthje I. "Cyclist Injuries Treated in Emergency Department (ED): Consequences and Costs in South-eastern Finland in an Area of 100 000 Inhabitants". I: Annals of Advances in Automotive Medicine, 2010 Jan; 54*

*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2013: målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*, Trafikverket, Borlänge, 2014

*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*, Trafikverket, Borlänge, 2015

*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* Trafikverket, Borlänge, 2016

Andersson, Magnus & Vedung, Evert, *Styrdoktriner och styrmedel för reduktion av cyklisters riskbeteenden*, Cajoma Consulting, Uppsala, 2011

Bonander, Carl, Gustavsson, Johanna & Andersson, Ragnar, *Evidensbaserade åtgärder för cyklisters säkerhet: kunskapsöversikt*, Karlstad 2013

Bylund, Per-Olof & Björnstig, Ulf, *Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol*, Umeå 2004

"Drinking and walking can be a deadly combination for pedestrians". *The Associated Press*, 6 augusti 2013

Fredlund, Tomas, *Minskad sjukvårdregistrering i Strada 2015. Möjliga orsaker, konsekvenser och åtgärder*, Rapport TSV 2016-4905. Transportstyrelsen 2016.

Gustavsson, Johanna, Bonander, Carl & Andersson, Ragnar. *Säker cykel. Faktabaserad prevention av cykelskador i lokalsamhället*, Karlstad 2014

Harada MY, Gangi A, Ko A, Liou DZ, Barmparas G, Li T, Hotz H, Stewart D, Ley EJ. "Bicycle trauma and alcohol intoxication". I: *International Journal of Surgery*. Dec. 2015

Mitra, Biswadev, Charters, Kate E, Spencer, John C, Fitzgerald, Mark C, and Cameron, Peter A, "Alcohol intoxication in non-motorised road trauma". In: *Emergency Medicine Australasia* (2016)

"Motor-vehicle-related deaths involving intoxicated pedestrians--United States, 1982-1992". In: *Morbidity Mortal Weekly Report* 1994 Apr 15;43(14):

Nilsson, Finn, Sundström, Kaj & Andersson, Ragnar, *Cykelolyckor i Karlstads kommun 2007-2011*, Karlstad 2013.

O'Connor, Erin L. and Tay, Richard S-T. and Watson, Barry C. And Edmonston, Colin J. and Lang, Cathryne P. "Drink-walking: An examination of the related behaviour and attitudes of young people". In: *Proceedings The NSW Local Government Road Safety Conference*. Sydney 2014

Schyllander, Jan, *Fotgängarolyckor. Statistik och analys*, Karlstad 2014

Trafikanalys, *Vägtrafikskador 2015*, Stockholm 2016

Trafikverket, *Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken - gemensam strategi för år 2015-2020*, Borlänge 2015

Trafikverket, *Säkrare cykling: gemensam strategi för år 2014-2020*, Borlänge, 2014

Vägverket, *Trafikdöda i Region Mitt 1997-2004*, Borlänge, 2005





**INGEN** SKA DÖ  
AV RATTFYLLERI

