

Sammendrag:

Risiko i trafikken 2005-2007

Transportøkonomisk institutt oppdaterer jevnlig beregninger av risiko for ulykker og skader i norsk veitrafikk. Beregnede risikotall for perioden 2005-2007 viser at risikoen er redusert i forhold til tidligere. Risikoen for å bli skadet i trafikkkulykker er redusert mest for motorsykkel, sykkel og fotgjengere. Bilførere og passasjerer har imidlertid også redusert risiko over tid. Risikoen fordeling over kjønn og alder innenfor hver trafikantgruppe er forholdsvis stabil, men det er en klar reduksjon i risiko blant eldre, særlig blant bilførere og fotgjengere. For bilførere og passasjerer er risikoen ekstremt mye høyere natt til søndag enn på andre tidspunkt.

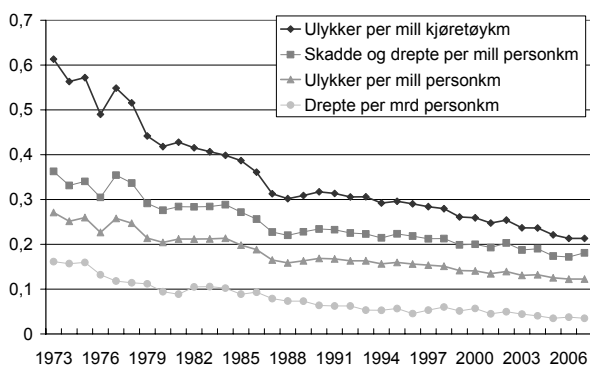
Risikotallene oppdateres jevnlig

Transportøkonomisk institutt beregner jevnlig nye risikotall for veitrafikkulykker basert på Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk over veitrafikkulykker og på de landsomfattende reisevaneundersøkelsene som gjennomføres hvert fjerde år. Risikotallene som presenteres her, er dels basert på eksponeringstall fra den seneste reisevaneundersøkelsen fra 2005. I tillegg er det også benyttet eksponeringstall fra Transportøkonomisk institutts årlige oppgaver over transportytelser i Norge, slik at for en del trafikantgrupper er det beregnet risiko fram til og med 2007.

I tillegg til beregnede risikotall for 2005/2007 er det også presentert tall fra tidligere år.

Redusert risiko over tid

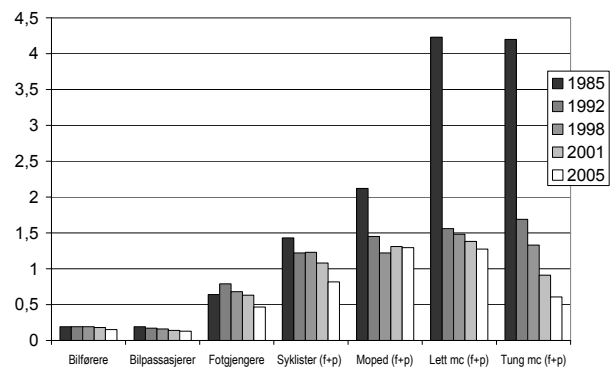
Risiko for ulykker, skader og død er redusert over tid. Reduksjonen var særlig sterk på 1970-tallet, men også i senere år har risikoen blitt redusert. Etter 2005 kan det imidlertid spores en tendens til økt risiko, jf. figur S1.



Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S1 Risikoutviklingen 1973-2007.

Risikoreduksjonen over tid fram til 2005 gjelder for alle trafikantgrupper, men reduksjonene har vært langt sterkere for motorsykkel og enn for andre grupper, og det gjelder særlig tung motorsykkel, jf. figur S2.

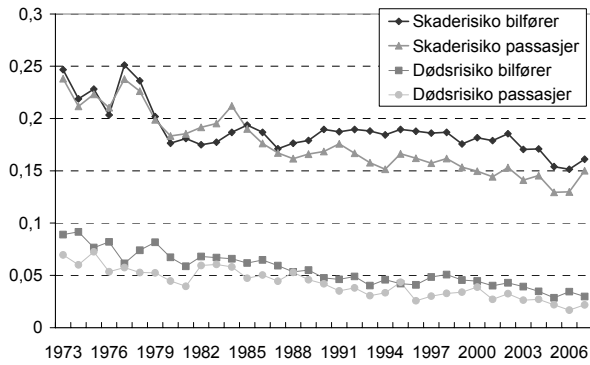


Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S2 Drepte eller skadde per million personkilometer i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005 fordelt på trafikantgrupper.

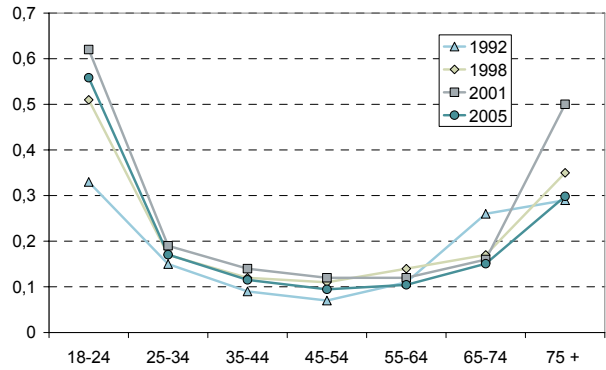
Hovedgrunnen til denne reduksjonen er trolig at tung mc har gått fra å være et typisk ungdomskjøretøy til et "voksen" kjøretøy.

For andre trafikantgrupper er risikoreduksjonen langt mer moderat, og for bilførere og bilpassasjerer kan det se ut som det ikke har vært noen reduksjon. Det har imidlertid også vært store reduksjoner i risikoen for bilførere og bilpassasjerer, men den største risikoreduksjonen for disse gruppene skjedde på 1970-tallet. Etter 2005 har skaderisikoen for bilister økt jf. figur S3.



Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S3 Utviklingen i skaderisiko (drepte eller skadde per million personkilometer) og dødsrisiko (drepte per milliard personkilometer) for bilførere og bilpassasjerer fra 1973 til 2007.

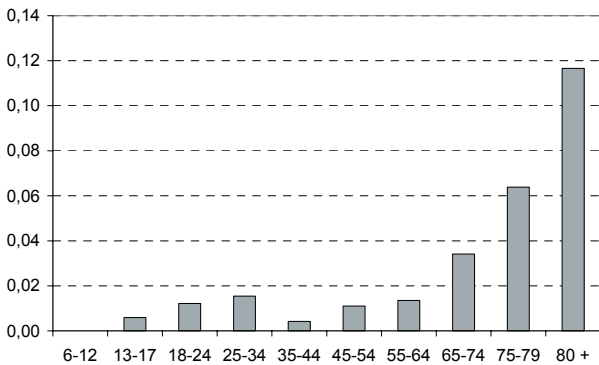


Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S5 Personbilførere drept eller skadd per million personkilometer fordelt på alder i 1992, 1998, 2001 og 2005.

Unge og eldre har høyest risiko

Unge og eldre har høyere risiko enn middelaldrende som bilførere. Blant fotgjengere og syklistene har eldre høyest risiko for å bli skadet, og særlig for å omkomme i trafikken.



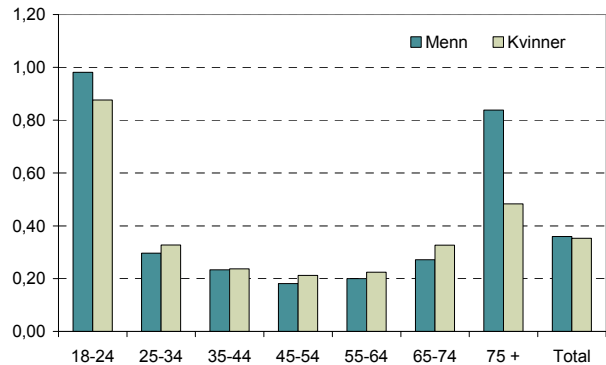
Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S4 Fotgjengere drept per million personkilometer fordelt på alder i 2005.

Blant bilførere har ungdom tradisjonelt vært mest utsatte, og det er fremdeles tilfellet, særlig når det gjelder risiko for å omkomme i trafikken og særlig for de yngste ungdommene (18-19 år). Når det gjelder risiko for å bli skadet er fordelingen langt mer symmetrisk over alder, og dette er et meget stabilt mønster, jf. figur S5.

Forskjeller mellom kvinner og menn

Blant bilførere har kvinner høyere risiko enn menn for å bli skadet i en trafikkulykke, mens menn har høyere risiko for å bli drept. To viktige faktorer som bidrar til dette er (i) at kvinner er mer utsatte for en skade gitt en ulykke enn menn er og (ii) at menns ulykker gjennomgående skjer i høyere hastigheter og dermed er mer alvorlige enn kvinners. Når det gjelder risikoen for å bli involvert i en trafikkulykke med personskafe, uavhengig av om man selv blir skadet eller ikke, har menn og kvinner omtrent lik risiko. Det er imidlertid også her store variasjoner over alder, jf. figur S6.

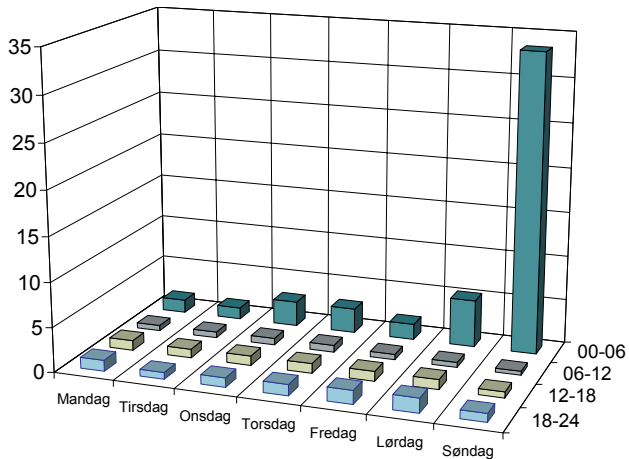


Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S6 Personbilførere innblandet i ulykker med personskafe per million personkilometer, fordelt på kjønn og alder, 2005.

Høy risiko natt til søndag

Risikoen for alvorlige ulykker er ekstremt mye høyere natt til søndag enn på andre tidspunkter, jf. figur S7. Grunnen er trolig at dette er perioder da mange unge førere på veien, og dette kan også være perioder der ruspåvirkete førere er overrepresentert.



Kilde: TØI rapport 986/2008

Figur S7 Skaderisiko for personbilførere og -passasjerer fordelt på ukedager og tid på døgnet. Relative tall, risikoen totalt = 1.

Konklusjon

Beregningene basert på reisevanedata er usikre for små trafikantgrupper og for kombinasjoner av trafikanter/alder og kjønn med få enheter. Likevel viser beregningene stabile utviklingstrekk over tid og de samme risikofordelingene over kjønn og alder for de ulike trafikantgruppene. Det viser at risikoberegninger basert på reisevaneundersøkelsene er forholdsvis robuste selv om det kan være tilfeldige utslag i enkelte grupper. For å gi detaljerte risikoberegninger for "små" trafikantgrupper som motorsykkel og sykkel er det følgelig nødvendig med mer skreddersydde risikoanalyser i tillegg.

Risikoen for å bli skadet eller for å omkomme i norsk trafikk har sunket jevnt de siste tretti år. Endringene var størst på 1970-tallet, men også fra 2001 til 2005 er risikoen i trafikken redusert. Samtidig er risikofordelingene over kjønn og alder innenfor hver trafikantgruppe svært stabile. Likevel, de relativt små endringene i enkeltgruppers risiko gir betydelige risikoreduksjoner samlet sett.