

Sammendrag:

Risiko i trafikken 2001-2002

I trafikksikkerhetsforskningen blir risiko som regel forstått som sannsynligheten for en ulykke eller skade i forhold til hvor mye man er eksponert for trafikk. Risiko beregnes dermed som regel som antall ulykker, skadde eller drepte i forhold til tilbakelagt distanse. Risikotall er nyttige blant annet for å kartlegge hvilke grupper (trafikanter, aldersgrupper, tidsrom osv.) som er mest utsatt for ulykker. Slike risikotall er dermed også nyttige for å kunne sette inn trafikksikkerhetstiltak der det gir mest igjen i form av sparte ulykker og skader.

Ved Transportøkonomisk institutt har vi i en årrekke beregnet risikotall basert på våre publikasjoner "Transportytelser i Norge" som publiseres hvert år og de landsomfattende reisevaneundersøkelsene (RVU) som gjennomføres med jevne mellomrom. TØIs oppgaver over transportytelser viser den samlede transport og trafikk som foregår med motoriserte kjøretøy i Norge. Disse tallene er viktige som eksponeringstall for beregninger av risiko for ulike typer kjøretøy.

RVU er en annen viktig kilde til eksponeringstall. RVU er et vesentlig supplement til tallene for transportytelser fordi RVU kan benyttes til å fordele eksponeringen på alder og kjønn innenfor hvert transportmiddel. I tillegg er dette den eneste landsomfattende kilden til data om reiseomfanget for fotgjengere og syklister.

RVU 2001, som er benyttet til å beregne nye og oppdaterte risikotall, er trolig enda mer velegnet for formålet enn tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU 2001 er det gjennomført spesielle tiltak for å bedre representativiteten til unge og gamle, grupper som tidligere var underrepresentert i reisevaneundersøkelsene. RVU 2001 er i tillegg større mht. utvalgsstørrelse og dermed trolig også av den grunn mer representativ enn tidligere.

Beregninger basert på TØIs oppgaver over transportytelser viser at risikoen totalt og for bilister og motorsyklister har blitt betydelig redusert i løpet av de siste 20-30 år. Reduksjonen var størst fra midten av 1970-tallet og fram til slutten av 1980-tallet. Deretter har reduksjonen for de fleste grupper vært nokså moderat. For tung mc har risikoreduksjonen de siste tretti år vært dramatisk, og disse kjøretøyene har ikke lenger høyere risiko enn andre tohjulinger. Hovedgrunnen er antakelig både at bruk av verneutstyr er blitt mer vanlig, men kanskje særlig at kjøretøyet ikke lenger er et typisk ungdomskjøretøy. For lett mc og dels moped kan det se ut til at risikoen har økt de seneste år.

For bilførere og -passasjerer er det interessant å registrere at i den perioden da bilbeltebruken blant bilførerne økte, d.v.s. begynnelsen av 1980-tallet, lå risikotallene for bilførere lavere enn for bilpassasjerer. Fra midten av 1980-tallet og utover på 1990-tallet økte imidlertid bruken av barnesikring og bilbelter blant passasjerer, og risikoen for bilpassasjerer sank i forhold til risikoen for bilførerne.

Beregningene basert på RVU 2001 viser at risikoen fordelt på trafikantgrupper, kjønn og alder er nokså uendret fra 1998 til 2001. Blant bilførere har de yngste og de eldste størst risiko. Tallene for de yngste er en del lavere enn i 1998 og tallene for de eldste er noe høyere, men dette skyldes antakelig at vi denne gang har mer representative tall for bilkjøringen til disse gruppene. Det er imidlertid også mulig at risikoen for de eldste faktisk har økt. Det er indikasjoner på at den eldste aldersgruppen (75 +) i gjennomsnitt nå er eldre enn før; m.a.o. de eldste fortsetter å kjøre i høyere alder enn tidligere. Det er godt dokumentert at risikoen øker med økende alder, og dersom gjennomsnittsalderen i gruppen over 75 år øker, så er det ikke urimelig at også risikoen øker.

Til forskjell fra tidligere har vi denne gangen også beregnet risiko for å bli innblandet i personskadeulykke og for å få skade på bil. Totalt sett er det små forskjeller mellom menn og kvinner i risikoen for å bli involvert i ulykke og i risiko for å få skade på bilen; menn er noe mer utsatt i de yngste og særlig nest yngste aldersgruppene; kvinner er mer utsatt blant middelaldrende og eldre. Når det gjelder risiko for å bli skadet selv, er det imidlertid er nokså klar tendens til at risikoen er høyere for kvinner enn for menn. Den samme tendensen fant vi også i beregningene fra 1998.

Blant bilpassasjerer er det også de unge som er mest utsatt. Ungdoms høye risiko som bilpassasjerer skyldes høyst sannsynlig at de sitter på med jevnaldrende bilførere, som har høy risiko. Også blant bilpassasjerer er det en viss tendens til økende risiko med økt alder. Forklaringen er trolig både at de lettere blir skadet gitt en ulykke enn yngre grupper blir, og at de også i stor grad sitter på med eldre bilførere som har høyere risiko for ulykker enn gjennomsnittet.

Blant fotgjengere er risikoen fordelt over alder også slik at det er de unge og de gamle som er mest utsatt, men blant fotgjengere har de eldste langt høyere risiko enn andre grupper. Det er særlig eldre kvinner som har høy risiko, og det skyldes antakelig at eldre kvinner er svært utsatte for bruddskader dersom de faller eller blir påkjørt.

Også blant syklister ser det ut til at risikoen øker blant de eldste gruppene. Risikotallene for syklister er noe mer usikre enn for de andre trafikantgruppene. Grunnen er at antallet skadde syklister blir statistisk sett lavt når man splitter dem på kjønn og alder. I tillegg er antakelig også eksponeringstallene mer usikre når det gjelder sykkel enn for reiser med bil. Likevel er mønsteret over alder forholdsvis klart og det er også det samme som ble funnet i beregningene fra begynnelsen og slutten av 1990-tallet.

For bilførere og -passasjerer har vi også denne gang beregnet risiko for personskade og materielle skader fordelt på klokkeslett og ukedag. Beregningene viser i stor grad det samme mønsteret som tidligere; risikoen for personskade er dramatisk mye høyere natt til lørdag og natt til søndag enn på andre tidspunkter. Også risikoen for materielle skader er høyere om natten i helgene, men ikke i samme grad som når det gjelder personskader. Ellers er risikoen både for personskade og materiell skade noe høyere om ettermiddagen og kvelden enn om formiddagen. Den sikreste tiden å kjøre bil er søndag formiddag.

Vi har denne gang også beregnet risiko fordelt på fylker og på fartsgrenser. Bakgrunnen for disse beregningene er at reiser i RVU 2001 er stedfestet, og det har dermed vært mulig å fordele reisene ut over veinettet og telle opp hvor mye av

reisene som har foregått i hvert fylke og på strekninger med ulik fartsgrense. En begrensende faktor er at det elektroniske veikartet ELVEG, som er benyttet for dette formålet, bare inneholder fylkesvei, riksvei og europavei. Det innebærer at reiser på kommunale veier ikke kommer med. Heller ikke reiser som har samme grunnkrets som start- og endested blir med i disse beregningene. Vi har derfor ikke kunnet beregne risiko over alle fartsgrenser, og i sammenligningene mellom fylker inngår bare bilreiser som har foregått på strekninger med 60 km/t eller mer. Resultatene viser at risikoen er høyest på de strekningene som har lavest fartsgrenser, og at fylkene Østfold, Aust-Agder, Telemark, og Møre og Romsdal er de fylkene som har høyest risiko.

Beregningene fra 2001 samsvarer forholdsvis godt med tidligere risikotall. Reduksjonen i risiko blant unge bilførere skyldes trolig først og fremst at vi nå har et mer representativt utvalg av de unge; de mest aktive var antakelig de som tidligere var vanskeligst å få tak i og dermed ble ungdoms kjøremengde underestimert. Beregningene av risiko etter klokkeslett og ukedag viser også at forskjellen mellom lørdag og søndag natt og andre tidspunkter er mindre nå enn tidligere beregninger har tydet på. Forklaringen er antakelig den samme; med mer representative tall for ungdoms bilkjøring, blir også frafallet av bilturer om natten og i helgene mindre.