

Sammendrag:**Risiko i veitrafikken 2009-2010**

TØI rapport 1164/2011
Forfatter: Torkel Bjørnskau
Oslo 2011 73 sider

Transportøkonomisk institutt oppdaterer jevnlig beregninger av risiko for ulykker og skader i norsk veitrafikk. Beregnede risikotall for perioden 2009-2010 viser at risikoen er betydelig redusert sammenlignet med tidligere. Risikoen for å bli skadet i trafikkulykker er redusert for alle trafikantgrupper bortsett fra førere og passasjerer på lett motorsykel. Risikoens fordeling over kjønn og alder innenfor hver trafikantgruppe viser et stabilt mønster, med høyest risiko for unge og eldre trafikanter. 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 2009. I tillegg er det 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 2010.

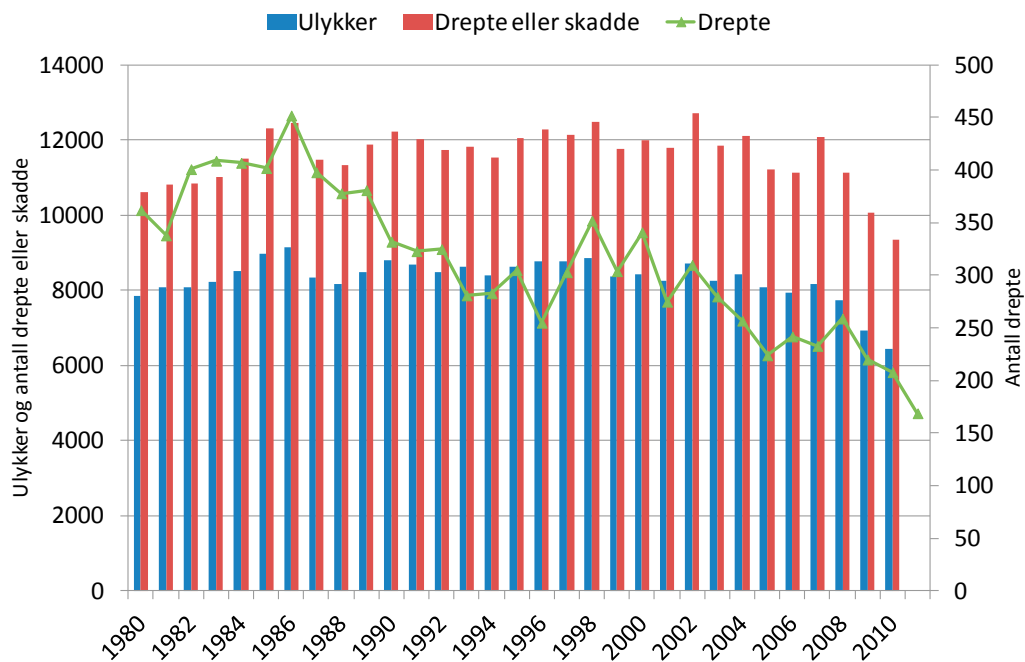
I tillegg til beregnede risikotall for 2009/2010 er det også presentert tall fra tidligere år.

Reduserte ulykkestall og redusert risiko over tid

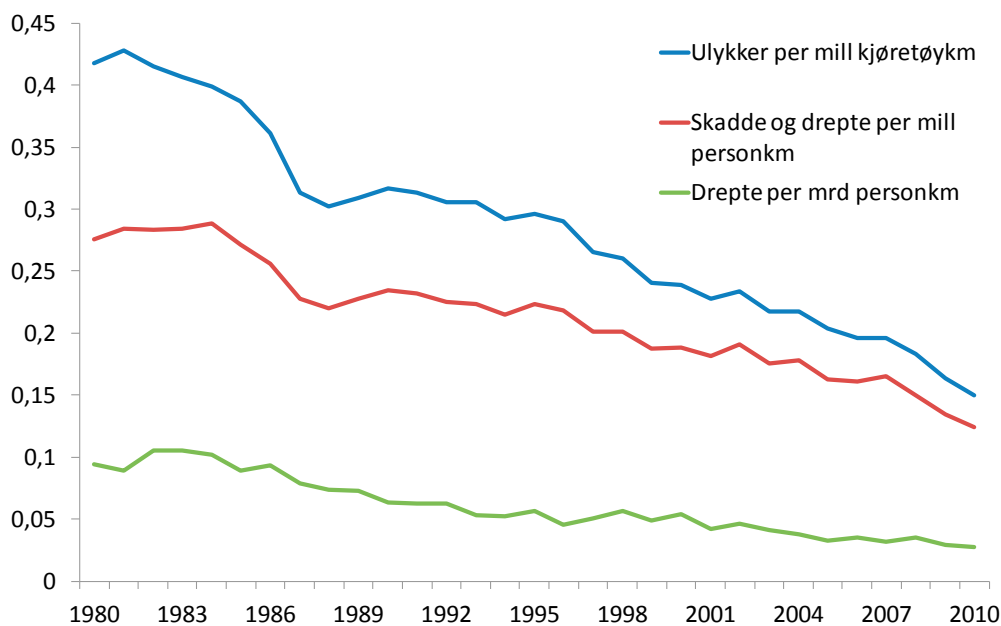
Antall ulykker og skader og dødsfall er redusert over tid, og risikoen for ulykker, skader og død er redusert enda mer. Risikoreduksjonen var særlig sterk på 1970-tallet, men også i perioden 1980-2010 har det vært en kraftig risikoreduksjon. Det var en særlig sterk reduksjon på 1980-tallet fra 1986 til 1987, men også de senere år, særlig fra 2007, har det vært et markert fall både i ulykkes- og skadetallene og i risikoen for ulykker og skader, jf. figur S.1 og S.2.

Figur S.1 viser at ulykkes- og skadetallene økte fra begynnelsen til midten av 1980-tallet og lå på et nokså stabilt nivå fram til 2007. Deretter har det vært en kraftig reduksjon fram til og med 2010. Antall drepte er redusert i to perioder, fra 1986 til 1996 og fra 1998 til 2011.

I tillegg til beregnede risikotall for 2009/2010 er det også presentert tall fra tidligere år.



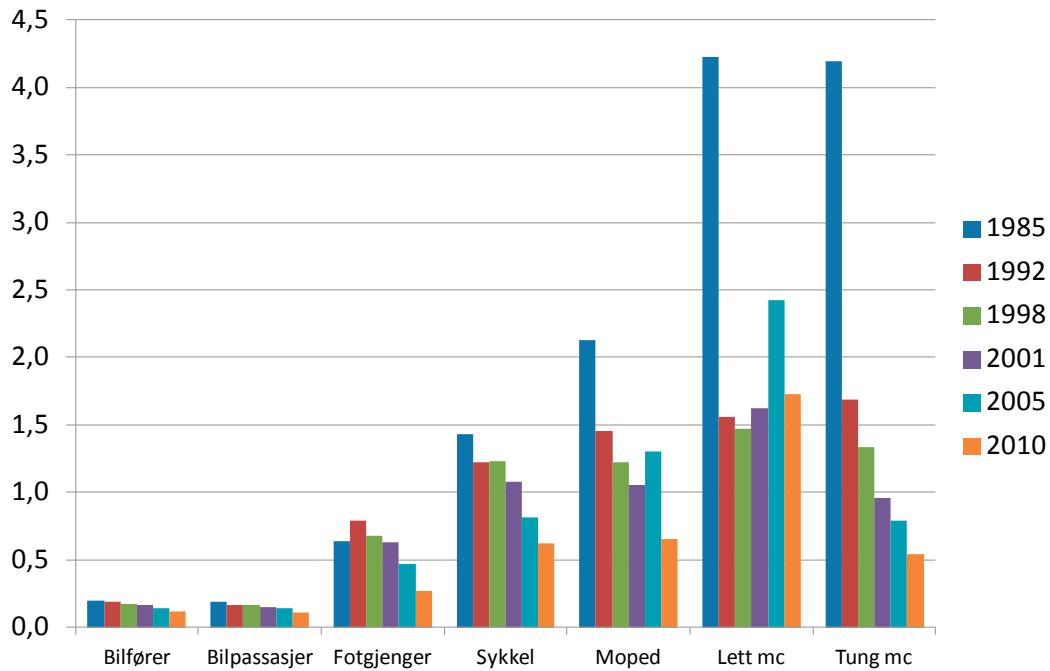
Figur S1 Utviklingen i antall ulykker, personskader og drepte i trafikken i Norge fra 1980 til 2010.



Figur S2 Risikoutviklingen 1980-2010, beregnet med ulike mål for skader og eksponering.

Figur S2 viser risikoutviklingen i trafikken i Norge fra midten av 1980-tallet og fram til 2009-2010. Alle risikokurvene viser jevn reduksjon på 1990- og 2000-tallet. På begynnelsen av 1980-tallet var det tendenser til økt risiko i trafikken. Etter 2007 har det vært en markert risikoreduksjon i trafikken.

Figur S3 viser skaderisiko for ulike trafikantgrupper i ulike år, fra 1985 til 2010.



Figur S3 Drepte eller skadde per million personkilometer i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2010 fordelt på trafikantgrupper.

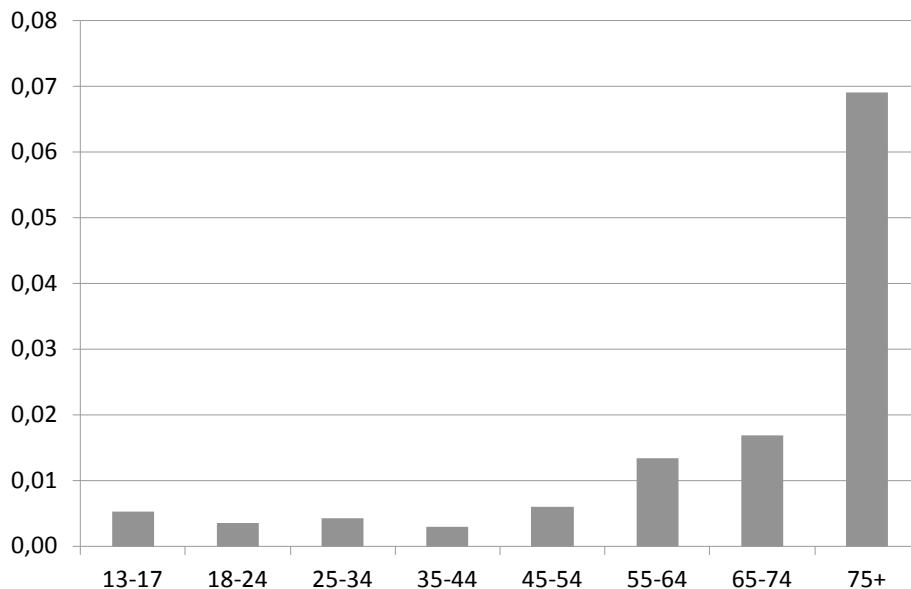
Risikoreduksjonen på 1980-tallet var dramatisk for motorsykkel.

Hovedforklaringen på denne voldsomme nedgangen var at risikoen var spesielt høy midt på 1980-tallet med lett tilgang på kreditt og stort mc-salg. Dette endret seg drastisk med lavkonjunkturen som satte inn fra 1987. For lett mc har risikoreduksjonen stanset opp; for tung mc har den fortsatt. Hovedgrunnen til denne reduksjonen er trolig at tung mc har gått fra å være et typisk ungdomskjøretøy til et "voksen" kjøretøy. Ungdom har høyere risiko i bil og på mc enn andre aldersgrupper slik at når andelen unge brukere reduseres, reduseres også risikoen.

For andre trafikantgrupper er risikoreduksjonen også markert, og risikoen for både fotgjengere, syklister og mopedister er mer enn halvert siden begynnelsen av 1990-tallet. Også for bilførere og bilpassasjerer har det vært en sterk reduksjon i risikoen for å bli skadet i trafikken.

Unge og eldre har høyest risiko

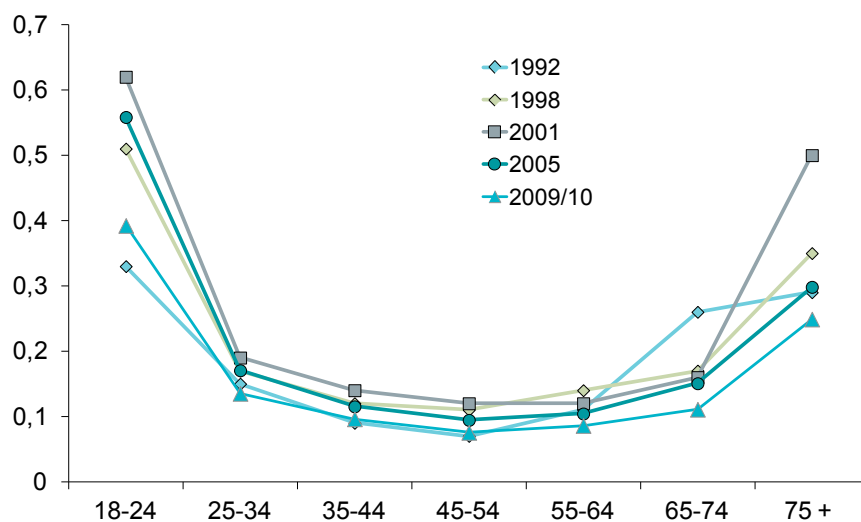
Unge og eldre har høyere risiko enn middelaldrende som bilførere. Blant fotgjengere og syklister er det derimot de eldste som har høyest risiko. Risikoen for å omkomme som fotgjenger er spesielt høy blant eldre, jf. figur S4.



Figur S4 Fotgjengere drept per million personkilometer fordelt på alder i 2009/10.

De fleste risikoberegningene gir en U-form i fordelingen over alder, men det varierer mellom ulike trafikantgrupper om de yngste eller de eldste har høyest risiko. For fotgjengere er det de eldste, for bilførere er det de yngste, jf. figur S5.

Blant bilførere er det spesielt de aller yngste (18-19 år) som har høy risiko i trafikken. For nesten alle aldersgrupper er risikoen for å bli skadet i trafikken som bilfører redusert. Risikoreduksjonen på 2000-tallet har vært sterkest blant de yngste og eldste bilførerne.

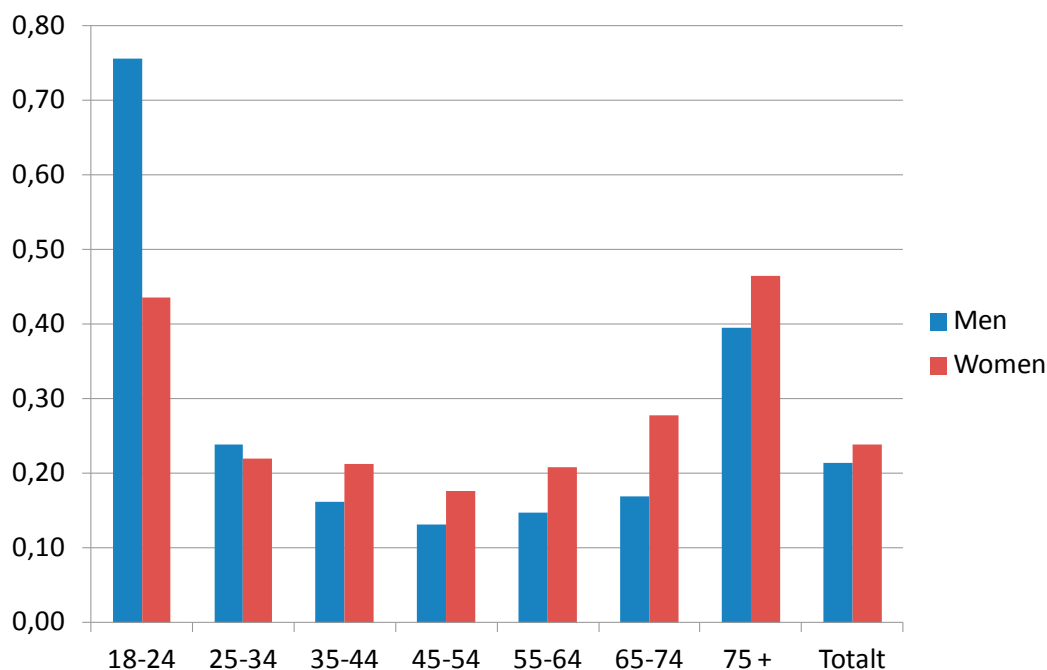


Figur S5 Personbilførere drept eller skadd per million personkilometer fordelt på alder i 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009/10.

Risikoforskjeller mellom menn og kvinner

Blant bilførere er det enkelte forskjeller i risiko mellom menn og kvinner. Menn har høyere risiko for å bli drept, mens kvinner har høyere risiko for å bli skadet. Hovedforklaringen på disse forskjellene er trolig at ulykker med mannlige sjåfører skjer i høyere hastigheter, og at mange dødsulykker involverer en mannlig fører som har kjørt i ruspåvirket tilstand.

Risikoen for å bli involvert i personskadeulykker, uavhengig av om bilføreren selv blir skadet eller ei, er totalt sett omtrent den same for mannlige og kvinnelige bilførere. Det er imidlertid klare forskjeller mellom aldersgrupper og mellom menn og kvinner innen hver aldersgruppe, jf. figur S6.

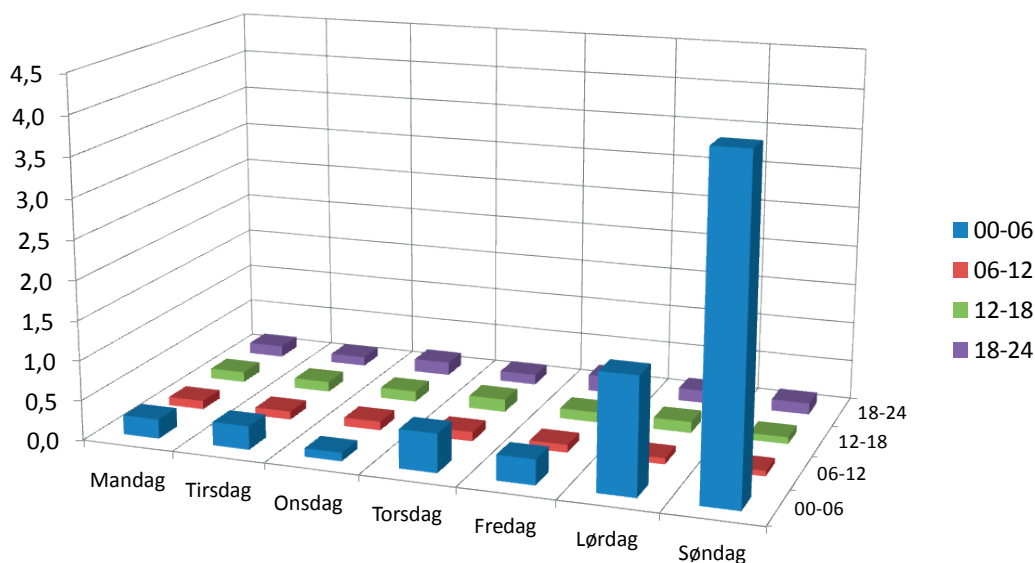


Figur S6 Personbilførere innblandet i ulykker med personskade per million personkilometer, fordelt på kjønn og alder, 2009-2010.

Risikoen for å bli innblandet i ulykker fordelt på kjønn og alder viser i stor grad det samme mønsteret som risikoen for selv å bli skadet. Også når det gjelder risikoen for å bli innblandet i ulykker er de yngste og de eldste mest utsatt, og kvinner er litt mer utsatt enn menn.

Høy risiko om natten i helgene

Risikoen for ulykker og skader i bil er mye høyere om nettene, og særlig om nettene i helgene, jf. figur S7. Risikoen natt til søndag er om lag 30 ganger så høy som gjennomsnittsriskoen for bilfører og -passasjerer.



Figur S7 Bilførere og passasjerer drept eller skadd per million personkilometer fordelt på ukedag og tid på døgnet i 2009/10.

Forklaringer på utviklingen

Risikoberegningene viser at trafikken er blitt mye sikrere over tid, og særlig de senere år har det vært en markant risikoreduksjon i veitrafikken i Norge. Det er trolig mange faktorer som har bidratt til dette.

Bilene er blitt langt mer kollisjonssikre, og etter hvert består bortimot hele bilbestanden av biler med moderne sikringsutstyr som kollisjonsputer, antiskrenssystemer mv. Det foregår også et systematisk arbeid med å forbedre veinettet. Det anlegges nye og sikrere veier med fysisk separering av trafikk, kryss bygges om til rundkjøringer, man bygger omkjøringsveier rundt byer og tettsteder, fotgjengere og syklister blir stadig bedre skjermet fra annen trafikk osv. Et annet viktig moment kan være at akuttmedisinen stadig er blitt bedre og at varsling av ambulanse ved ulykker skjer raskere enn tidligere.

Farten på veiene har gått ned de senere år. Det kan skyldes at bilførerpopulasjonen blir eldre, det kan skyldes effekter av trafikkontroller, prikkbelastning av førerkort mv. Undersøkelser av trafikanters holdninger og atferd viser tendenser til at flere aksepterer sikkerhetsrestriksjoner i trafikken som fartsgrenser, flere benytter sikkerhetsutstyr osv. Det kan mao. se ut til at vi er i ferd med å få en bedre sikkerhetskultur i trafikken i Norge.