

Sammendrag:

Risiko i veitrafikken 1997/98

Risiko kan defineres som sannsynlighet for ulykke, skade eller død ved en gitt aktivitet eller eksponering. Rapporten presenterer nye risikotall for ulike trafikantgrupper. Tallene er også fordelt etter kjønn og alder for de vanligste transportmidlene.

I beregningene av risiko er det benyttet to ulike kilder for eksponering; Transportøkonomisk institutts oppgaver over transportytelser i Norge, og den landsomfattende reisevaneundersøkelsen 1997/98 (RVU). Det er også brukt flere ulike kilder for skadetall; Statistisk sentralbyrås offisielle tall for veitrafikkulykker og - skader, oppgaver over trafikkskader fra skaderegisteret til Statens institutt for folkehelse (Folkehelsa) samt oppgaver over trafikkskader fra TRAST-registeret til Norges Forsikringsforbund.

Beregningene er gjort ved hjelp av de samme kilder og metoder som ble benyttet i en tilsvarende undersøkelse basert på RVU i 1991/92. Et viktig formål med undersøkelsen har da også vært å studere endringer i risiko for ulike grupper.

Resultatene viser at det i liten grad har skjedd endringer i risikoen på 1990-tallet. Både skaderisikoen og dødsrisikoen var på omtrent samme nivå ved utgangen som ved inngangen til 1990-tallet, men det kan se ut til at risikotallene sank svakt fram til midten av tiåret, og deretter økte.

For enkelte trafikantgrupper har det imidlertid skjedd endringer. Skaderisikoen og til dels også dødsrisikoen for motorsykkel og moped har sunket gjennom 1990-tallet. Risikoen for fotgjengere har også sunket, mens risikotallene for bilførere, bilpassasjerer og syklist er omtrent på samme nivå som på begynnelsen av 90-tallet. Dette betyr at skaderisikoen for syklist nå er på samme nivå som for motorsykkel og moped, når man beregner risiko med SSB-tall.

Når man benytter Folkehelsas skaderegister til å beregne risiko er skaderisikoen for syklist ekstremt mye høyere enn for andre trafikantgrupper. Denne forskjellen skyldes antakelig først og fremst at ulykker på sykkel ikke rapporteres til politiet og dermed ikke kommer med i SSB-tallene. Det betyr imidlertid at sjansen for å bli skadet er mye høyere for syklist enn for andre trafikantgrupper.

For bilførere og bilpassasjerer er risikoen totalt sett omtrent uendret fra 1991/92 til 1997/98. Mønsteret i risikoens fordeling over kjønn og alder er også det samme som tidligere; risikoen for bilførere faller med økende alder fram til de er omkring 50 år, og deretter stiger risikoen med økende alder. De eldste har imidlertid lavere risiko enn de yngste. Kvinner har noe høyere risiko enn menn.

Selv om mønsteret er det samme som før, har det skjedd vesentlige endringer for enkelte grupper. Tallene viser at risikoen for unge mannlige bilførere har økt sig-

nifikant i løpet av 1990-tallet. Tallene viser også at de nest eldste (65-74 år) har signifikant lavere risiko enn tidligere.

For bilpassasjerer er antakelig eksponeringstallene fra RVU for dårlige til å gi korrekte risikoestimer fordelt på kjønn og alder. RVU-tallene gir generelt høyere risikotall enn tall beregnet på grunnlag av eksponeringstall hentet fra TØIs oppgaver over transportytelser, og det skyldes antakelig at det er en del bortfall av bilpassasjerreiser i RVU.

Fotgjengeres risiko oppviser også et markert mønster over alder. Her er det de eldste som har høyest risiko - noe som stemmer godt med resultater fra tidligere undersøkelser. Resultatene kan tyde på at risikoen for de eldste er noe redusert fra begynnelsen av 90-tallet, men disse endringene er ikke signifikante.

Også for syklister er antakelig eksponeringstallene fra RVU for dårlige til å gi korrekte estimater etter kjønn og alder. Risikotallene varierer voldsomt mellom ulike kjønns/aldersgrupper, noe som antakelig er utslag av tilfeldigheter. Det er få som oppgir at de har syklet i RVU. Tallene viser imidlertid at syklisters risiko synes å øke med økende alder, noe vi også fant i beregningene fra 1991/92.

Risikotallene basert på Folkehelsas skadetall viser stort sett det samme mønsteret over kjønn og alder som risikotall basert på SSB. Folkehelsa har lagt om skadestatistikken noe som innebærer at man ikke uten videre kan sammenligne tallene fra begynnelsen av 1990-tallet med tall fra slutten av 1990-tallet. Det kan være grunn til å tro at omleggingen av statistikken har ført til at man mister en del trafikkskader, kanskje særlig blant bilførere, bilpassasjerer og motorsyklister.

I tillegg til beregninger av risiko fordelt på trafikantgruppe, kjønn og alder er det presentert risikotall for bilførere og passasjerer etter klokkeslett og ukedag. Her er det i tillegg til tall fra SSB også brukt tall fra Norges forsikringsforbunds skaderegister TRAST. Resultatene viser at personskaderisikoen er høyere om natten enn om dagen, og særlig natt til lørdag og natt til søndag er risikoen svært mye høyere enn ellers. Tendensen til høyere risiko natt til lørdag og natt til søndag gjenfinner en også med TRAST-data, men generelt er risikoen for materielle skader høyest om ettermiddagen.

Mønsteret i risikoens fordeling på ukedag og klokkeslett er i stor grad det samme som på begynnelsen av 1990-tallet, bortsett fra at risikoen natt til lørdag/natt til søndag har økt både når det gjelder personskader og materielle skader.

Det kan være grunn til å tro at økningen i risikoen for unge bilførere og økningen i risiko natt til lørdag/natt til søndag henger sammen. Ungdom er overrepresentert i utforkjøringsulykker, og særlig i ulykker om natten i helgene. Også andre kilder tyder på at risikoen for unge bilførere har økt fra midten av 1990-tallet. Dette kan være et utslag av endringene i føreropplæringen, med bortfall av TS-pakken og mindre obligatorisk opplæring, men det kan også ha å gjøre med at færre ungdommer i byene tar førerkort og dermed foregår relativt mer av ungdoms bilkjøring i relativt farlige trafikkmiljøer (landevei i mørket).