

Sammendrag:

Risiko i veitrafikken 2013/14

TØI rapport 1448/2015
Forfatter: Torkel Bjørnskau
Oslo 2015 81 sider

Transportøkonomisk institutt oppdaterer jevnlig beregninger av risiko for ulykker og skader i norsk veitrafikk. Beregnede risikotall for perioden 2013/14 viser at risikoen for en del trafikantgrupper er betydelig redusert sammenlignet med tidligere. Risikoen for å bli skadet i trafikkulykker er redusert for førere og passasjerer i bil og på motorsykkel og moped, men fotgjengere og syklister er omtrent like risikoutsatt som i 2009/10. Risikoens fordeling over kjønn og alder innenfor hver trafikantgruppe viser at unge og eldre har høyest risiko, men også at denne tendensen har blitt sterkt redusert over tid. For bilførere og passasjerer er risikoen mye høyere natt til søndag enn på andre tidspunkt, men forskjellen er mye mindre enn tidligere.

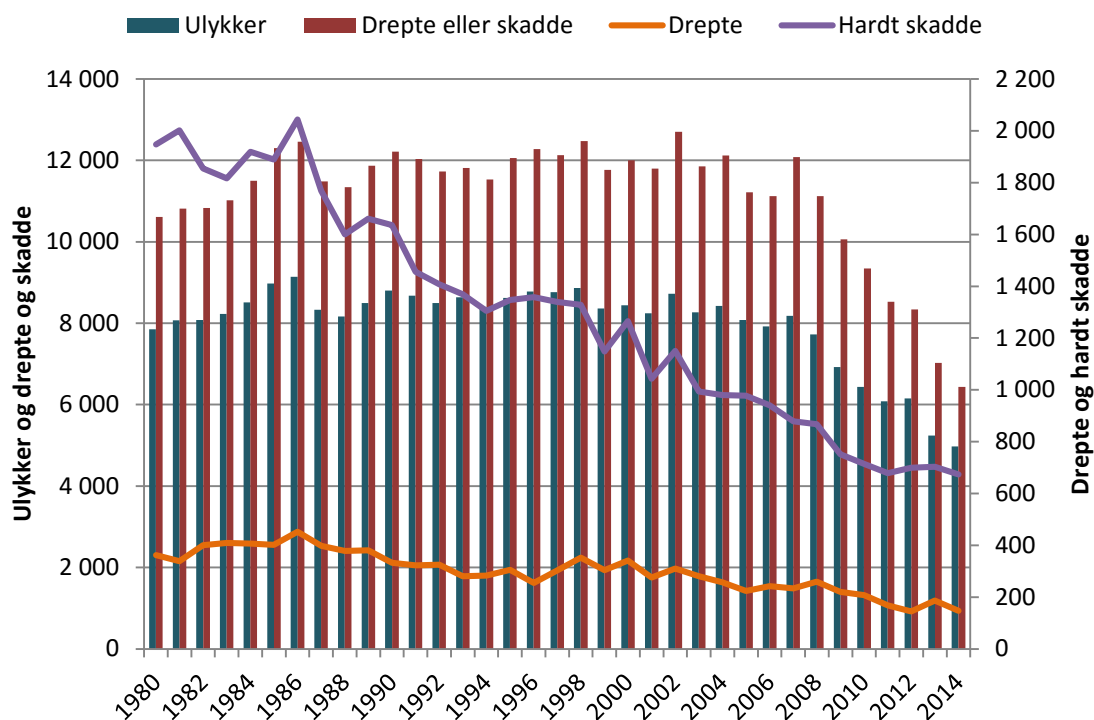
Risikotallene oppdateres jevnlig

Transportøkonomisk institutt beregner jevnlig nye risikotall for veitrafikkulykker basert på Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk over veitrafikkulykker og på de landsomfattende reisevaneundersøkelsene (RVU), som gjennomføres hvert fjerde år. Risikotallene som presenteres her, er basert på eksponeringstall fra den seneste reisevaneundersøkelsen fra 2013/14. I tillegg er det benyttet eksponeringstall fra Transportøkonomisk institutts årlige oppgaver over transportytelser i Norge. I tillegg til beregnede risikotall for 2013/2014 er det også presentert tall fra tidligere år.

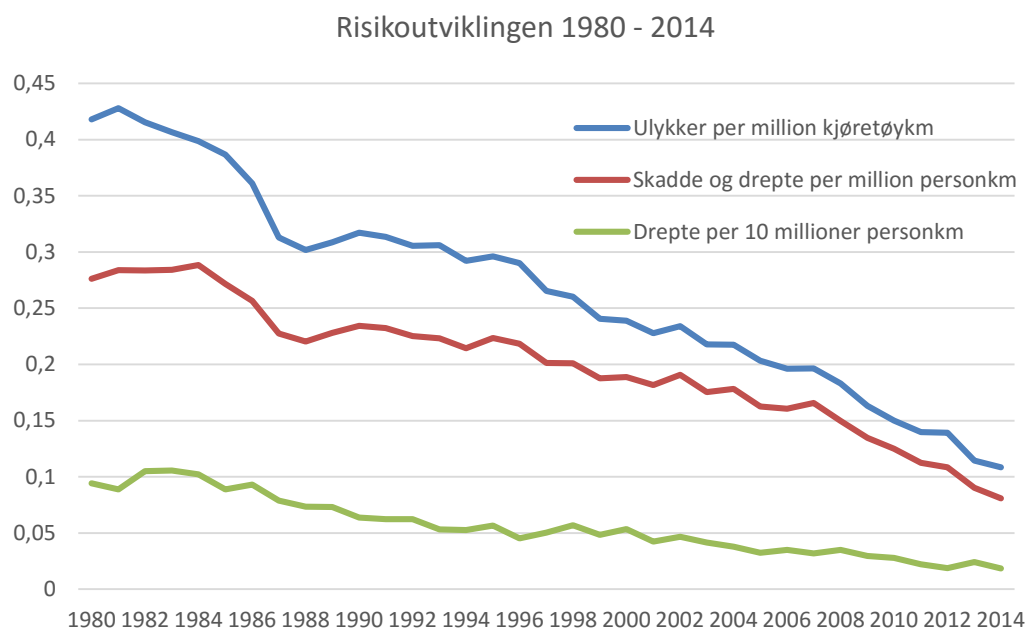
Reduserte ulykkestall og redusert risiko over tid

Antall ulykker, 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 1980-2014 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 etter 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 2014. Antall hardt skadde har blitt kraftig redusert fra midten av 1980-tallet og fram til i dag. Antall drepte er redusert i to perioder, fra 1986 til 1996 og fra 1998 til 2014.



Figur S1 Utviklingen i antall ulykker, antall drepte eller skadde, antall drepte og antall hardt skadde i trafikken i Norge fra 1980 til 2014.

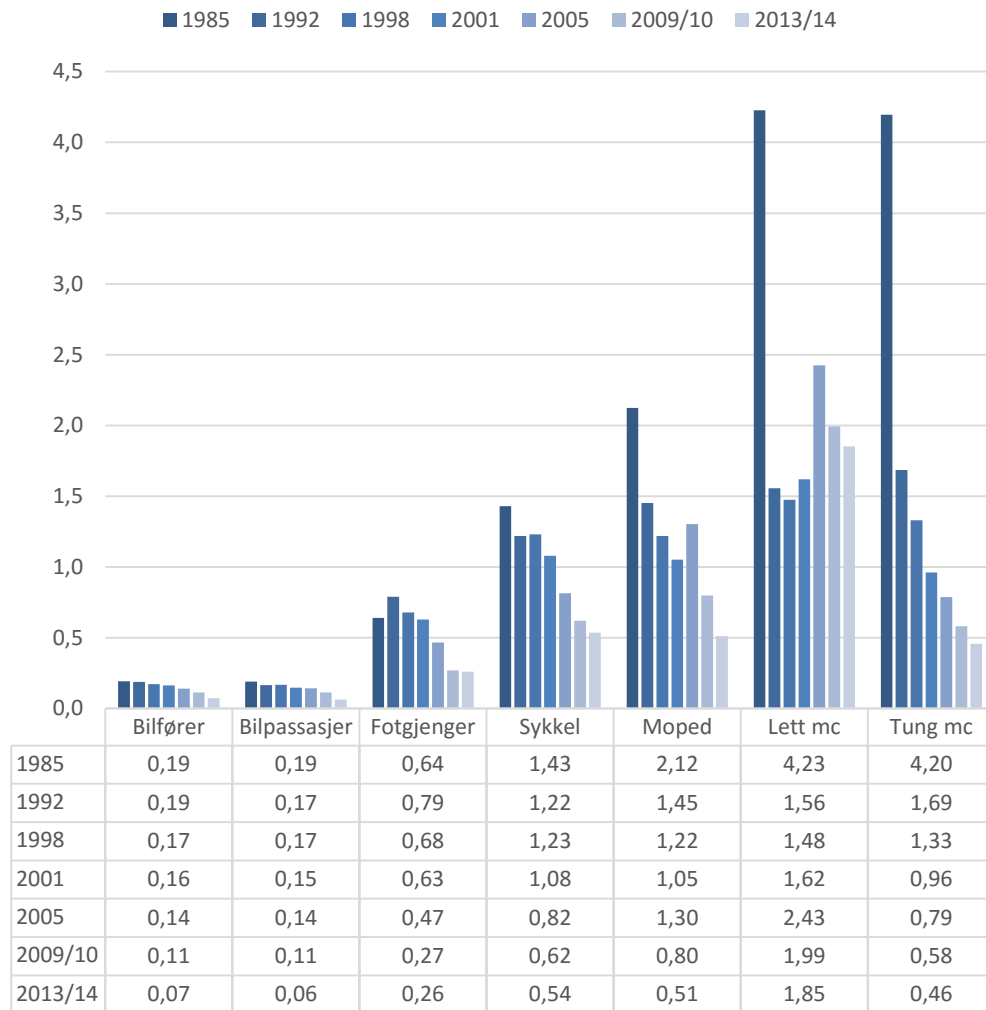


Figur S2 Risikoutviklingen 1980-2014, beregnet med ulike mål for skader og eksponering.

Figur S2 viser risikoutviklingen i trafikken i Norge fra midten av 1980-tallet og fram til 2014. Alle risikokurvne 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 2013/14.

Drepte eller skadde per million personkm 1985-2014



Figur S3 Drepte eller skadde per million personkilometer i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10 og 2013/14 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 det ikke vært noen klar reduksjon etter det; for tung mc har reduksjonen fortsatt. Hovedgrunnen til denne reduksjonen er trolig at tung mc har gått fra å være et typisk ungdomskjøretøy til et "voksent" kjøretøy. Ungdom har høyere risiko i bil og på mc enn andre aldersgrupper slik at når andelen unge brukere reduseres, reduseres også risikoen.

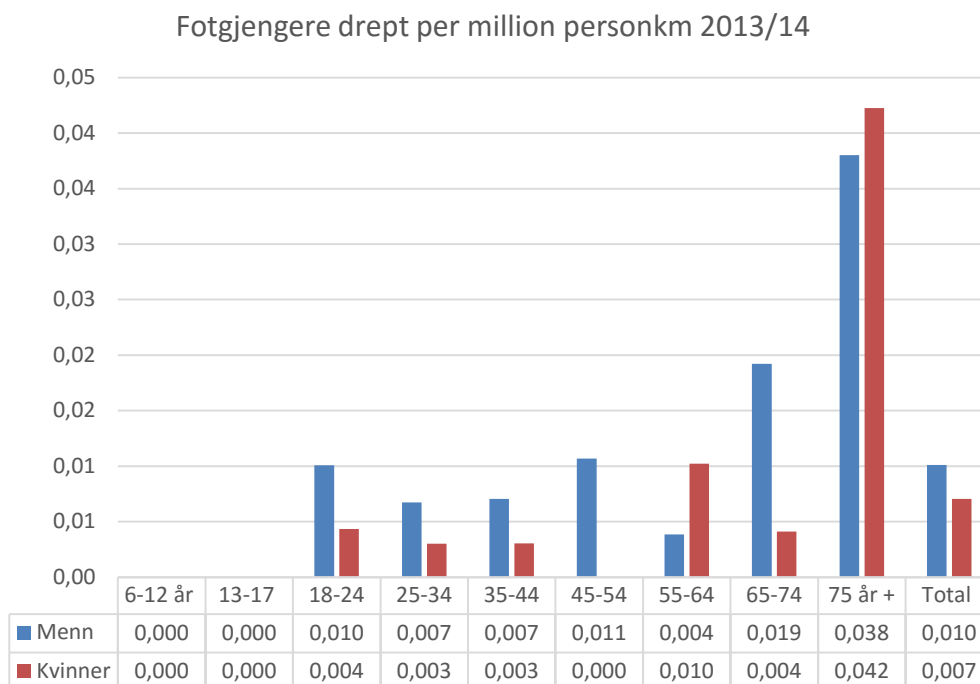
For andre trafikantgrupper er risikoreduksjonen også markert, og risikoen for både fotgjengere, syklister og mopedister er mer enn halvert siden begynnelsen av 1990-tallet. Også for bilførere og bilpassasjerer har det vært en sterk reduksjon i risikoen for å bli skadet i trafikken.

For fotgjengere og til dels syklister er det små endringer i skaderisiko fra 2009/10 til 2013/14. Det viser seg at om vi begrenser tallene til hardt skadde, er det faktisk en tendens til økt risiko for fotgjengere, syklister og førere av moped (jf. figur 3.4 i

rapporten). Det er imidlertid uvisst hvor reell denne økningen er, for det har vært endringer i registreringen av skadegrad fra 2009/10 til 2013/14.

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.

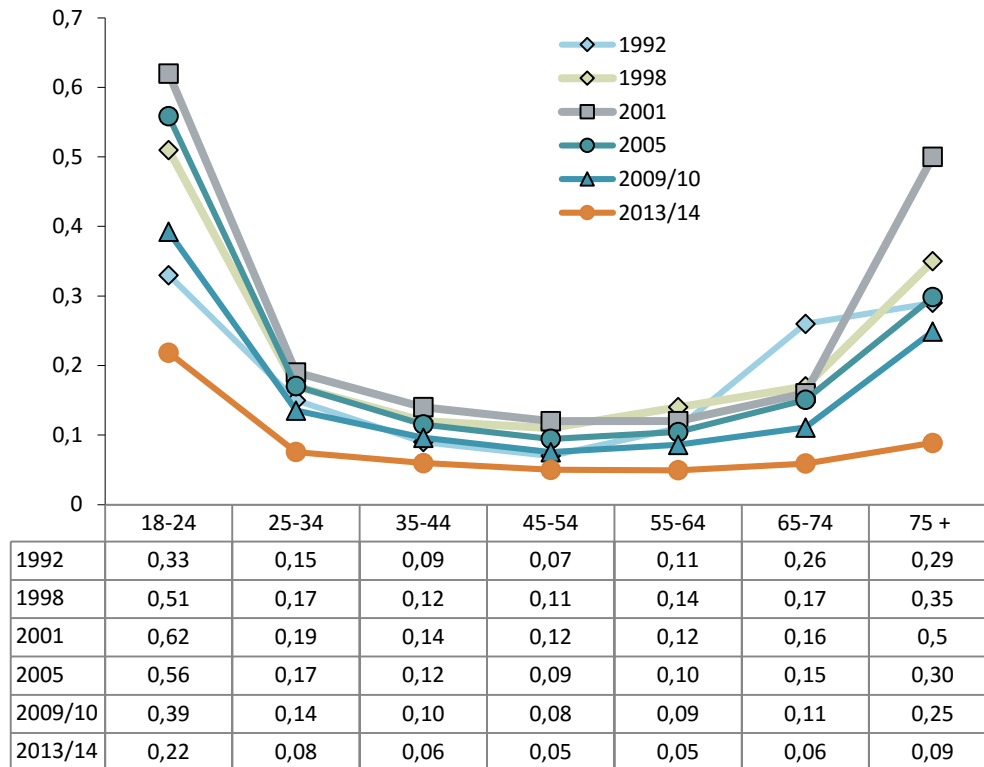


Figur S4 Fotgjengere drept per million personkilometer fordelt på kjønn og alder i 2013/14.

De fleste risikoberegninger har tradisjonelt vist 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 har det tradisjonelt vært de yngste, men det avhenger av hvilke typer ulykker og skader som inngår i beregningene.

Figur S5 viser personbilføreres skaderisiko, dvs. antall skadde eller drepte personbilførere per millioner personkilometer. Figuren viser at de yngste og de eldste har høyest risiko, men at forskjellen mellom disse gruppene og middelaldrende har blitt mye mindre over tid.

Generelt er det en tendens til at de eldste bilførerne har høyere risiko enn andre grupper både blant de mest alvorlige ulykkene med drepte eller drepte og hardt skadde, og blant de minst alvorlige ulykkene med kun materielle skader. Forklaringen er både at eldre er mindre fysisk robuste og blir mer alvorlig skadet i ulykkene de er involvert i, og at de tradisjonelt har flere småkollisjoner i forbindelse med rygging, på parkeringsplasser osv.



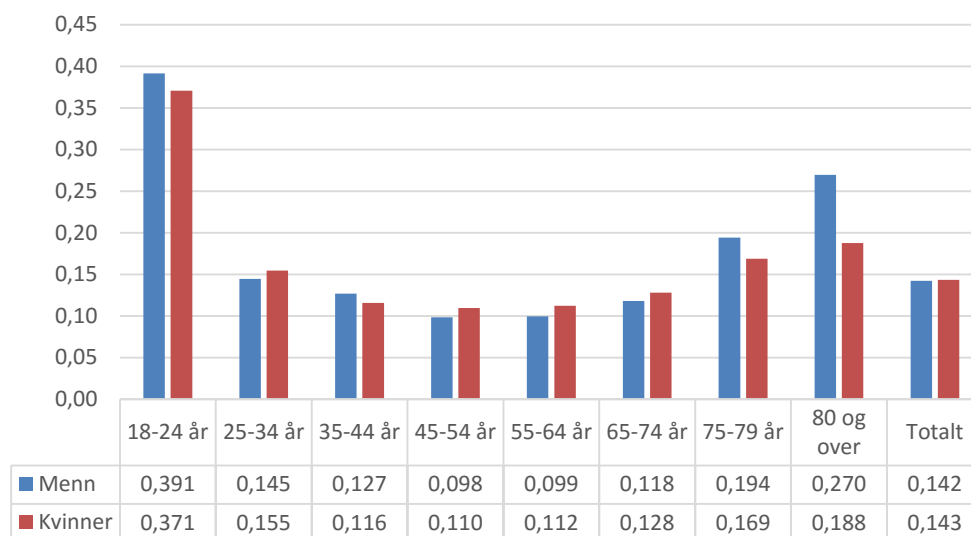
Figur S5 Personbilførere drept eller skadd per million personkilometer fordelt på alder i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10 og 2013/14.

Små 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, jf. figur S6.

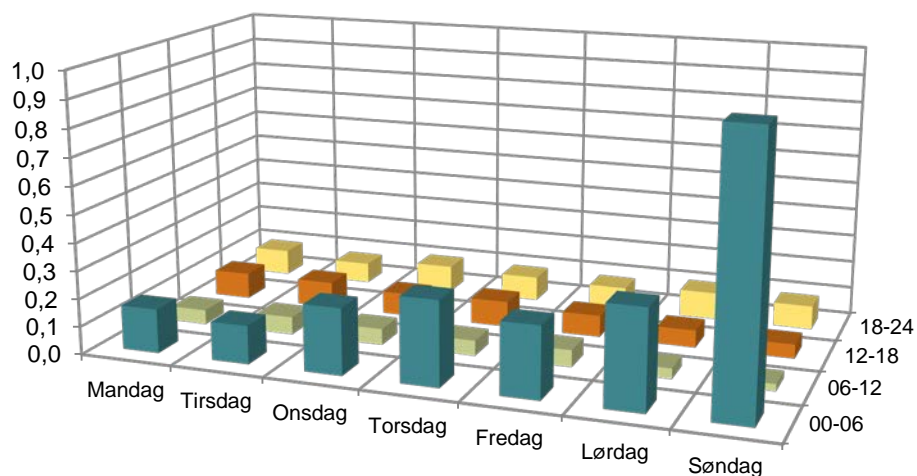
Personbilførere involvert i personskadeulykker per million personkm 2013/14



Figur S6 Personbilførere innblandet i ulykker med personskade per million personkilometer, fordelt på kjønn og alder, 2013/14.

Høy risiko om natten i helgene

Risikoen for bilulykker er mye høyere om nettene, og særlig om nettene i helgene, jf. figur S7. Risikoen natt til søndag er om lag 12 ganger så høy som gjennomsnittet.



	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-06	0,16	0,14	0,24	0,30	0,26	0,35	0,96
06-12	0,05	0,06	0,06	0,05	0,06	0,04	0,03
12-18	0,09	0,09	0,08	0,09	0,08	0,06	0,05
18-24	0,09	0,07	0,10	0,09	0,08	0,10	0,09

Figur S7 Bilførere og passasjerer drept eller skadd per million personkilometer fordelt på ukedag og tid på døgnet i 2013/14.

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 særlig for bilførere og bilpassasjerer. Dette gjelder i størst grad unge menn. Sammenlignet med risikonivået i 2009/10 har de yngste mennene nå mer enn 40 prosent lavere risiko for å bli skadet som bilførere.

En mekanisme som kan ha bidratt til dette er at bilparken blir stadig sikrere, og dette har trolig også gitt utslag blant noe eldre biler. Dette vil i så fall komme ungdom til gode; de kjøper sjelden helt nye biler. En annen trend er at ungdom er blitt mer lovlydige og «skikkelige» enn tidligere. I tillegg er de også mer hjemme og dermed mindre eksponert i trafikk. Våre data fra RVU tyder på at 18-19 åringene kjører mindre bil enn før.

Også blant eldre bilførere er risikoen generelt kraftig redusert. Det kan også være et resultat av at det er de mest utsatte gruppene som i størst grad har nytte av bedre kollisjonsvern i kjøretøyene og bedre barrierer i veisystemet. Det kan også være et moment at mange eldre nå har erfaring som bilførere fra hele sitt voksne liv, mens tidligere hadde mange startet å kjøre i nokså høy alder bl.a. pga. restriksjoner i bilhold fram til 1960.

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 syklistene 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, 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 med andre ord se ut til at vi er i ferd med å få en bedre sikkerhetskultur i trafikken i Norge.