

Risiko i veitrafikken 2021/22

TØI rapport 2012/2024 • Forfattere: Torkel Bjørnskau, Alena Katharina Høye, Ingunn Opheim Ellis, Berit Grue • Oslo 2024 • 59 sider

Forskningsfunn/Hovedresultater:

- Transportøkonomisk institutt har jevnlig oppdatert beregninger av risiko for ulykker og skader i norsk veitrafikk. Denne rapporten er den niende i rekken siden 1988.
- Grunnlaget for risikoberegningene er offisielle tall for trafikkulykker og skader, tall for trafikkomfang hentet fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) og fra TØIs statistikk over transportytelser i Norge
- Risikoen for å bli skadet eller å omkomme i trafikken er generelt sterkt redusert over tid, men etter 2018 har risikotallene vært nokså stabile for de fleste trafikantgruppene.
- Eldre bilførere har hatt en fortsatt nedgang i risiko fra 2018 til 2022.
- Den tidligere sterke risikoreduksjonen vi har sett for unge bilførere har stagnert.
- For syklister viser tallene en fortsatt nedgang i risiko fra 2018 til 2022, men for sykkel er underrapporteringen av ulykker særlig stor og trolig økende over tid.
- Risikoberegningene er relativt usikre, og nasjonale estimater fra RVU er mindre pålitelige enn før pga. et mindre nasjonalt utvalg og større regionale tilleggsutvalg.

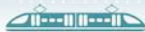
Risikotallene oppdateres jevnlig

Transportøkonomisk institutt beregner jevnlig nye risikotall for veitrafikkulykker i Norge. Tallene bygger på offisiell statistikk over veitrafikkulykker hentet fra Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen, og på de landsomfattende reisevaneundersøkelsene (RVU). RVU ble tidligere gjennomført hvert fjerde år, men pågår nå kontinuerlig.

Risikotallene som presenteres her, er basert på eksponeringstall fra reisevaneundersøkelsene fra 2021 og 2022 (se fig. 4.1–7.4). Vi har også benyttet eksponeringstall fra Transportøkonomisk institutts årlige oppgaver over transportytelser i Norge. I tillegg til beregnede risikotall for 2021/22, er det også presentert tall fra tidligere år. Beregningene er gjort på tilsvarende måte som tidligere (se fig. 3.1–3.5).

Reduserte ulykkestall og redusert risiko over tid

Antall ulykker, skader og dødsfall er redusert over tid i Norge, og risikoen for ulykker, skader og død er redusert enda mer. Risikoreduksjonen var særlig sterk på 1970-tallet, men også i



perioden 1980-2018 har det vært en kraftig risikoreduksjon (se fig. 3.2). Det var en særlig sterk reduksjon på midten av 1980-tallet fra 1986 til 1987, men også etter 2007, har det vært et markert fall både i ulykkes- og skadetallene og i risikoen for ulykker og skader. Fra 2018 til 2022 har det kun vært små endringer i risikoen i veitrafikken i Norge.

Stabile forskjeller i risiko mellom trafikantgrupper

Tradisjonelt har motorsykkel og moped vært de kjøretøyene med høyest risiko, og bilførere og -passasjerer har hatt lavest risiko, uansett om man ser på risiko for å bli drept, hardt skadet eller lettere skadet. Fotgjengere og syklistene har ligget et sted imellom (se fig. 3.3–3.5).

Bortsett fra førere og passasjerer på lett motorsykkel, har alle trafikantgrupper opplevd redusert risiko over tid, uansett om vi ser på risiko for å omkomme, for å bli hardt skadet eller for å bli lettere skadet. For lett motorsykkel har det ikke vært store endringer på 2000-tallet i risiko for å bli hardt skadet eller lettere skadet, men risikoen for å omkomme er blitt noe redusert.

For moped har det vært en meget sterk risikoreduksjon, uansett hva slags risikomål vi ser på. Risikoen for å omkomme er nå omtrent på linje med risikoen i bil. Også fotgjengere, syklistene og bilførere og -passasjerer har fått redusert risiko over tid, men for bilførere og -passasjerer har det vært små endringer etter 2010. Fotgjengere og syklistene derimot, har hatt en ganske sterk risikoreduksjon i løpet av denne perioden. For sykkel er underreporteringen av ulykker særlig stor, fordi det er svært mange eneulykker som ikke registreres av politiet og som dermed ikke kommer med i den offisielle statistikken. Denne underreporteringen har trolig økt over tid, så vi må være spesielt varsomme i tolkningen av risikotallene for syklistene.

Unge og eldre har høyest risiko

Unge og eldre har høyere risiko enn middelaldrende uansett hva slags trafikantgruppe og risikomål vi ser på. Det varierer imidlertid mellom trafikantgrupper og risikomål om det er de unge eller de eldre som er mest utsatt.

Blant fotgjengere har de eldste over 75 år mye høyere risiko enn andre grupper, uansett om vi ser på risikoen for å omkomme, risikoen for å bli hardt skadet eller risikoen for å bli lettere skadet (se fig. 6.1–6.4). Også blant syklistene finner vi denne tendensen til høyere risiko blant de eldste, men blant syklistene er ikke risikoen høyere for ungdom enn for middelaldrende (se fig. 7.1–7.4).

Blant bilførere og bilpassasjerer er det ungdom i alderen 18–24 år som har høyest risiko for å bli involvert i ulykke og for å bli lett eller hardt skadet. Men om vi ser på risikoen for å omkomme, er det de eldste over 75 år som har høyest risiko (se fig. 4.1–4.5).

Det er altså slik at jo mer alvorlige skade vi ser på, desto høyere er risikoen for de eldste sammenlignet med andre grupper. En viktig grunn til det er at de eldste er mer skrøpelige og skader seg mer alvorlig gitt en ulykke.

Risikoen for de eldste har imidlertid blitt kraftig redusert etter 2010, og denne reduksjonen har også fortsatt fra 2018 til 2022. Unge bilførere har også hatt en sterk risikoreduksjon over tid, fram til 2018, men vi finner ingen fortsatt risikoreduksjon fra 2018 til 2022 (se figur 4.5).

Små risikoforskjeller mellom menn og kvinner

Blant bilførere har menn og kvinner omtrent lik risiko for å bli innblandet i personskadeulykker, men menn har høyere risiko for å bli drept mens kvinner har høyere risiko for å bli skadet (se

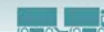
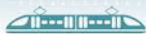


fig. 4.1–4.4). Hovedforklaringen på disse forskjellene er trolig at ulykker med mannlige sjåførere skjer i høyere hastigheter, og at mange dødsulykker involverer en mannlig fører som har kjørt i ruspåvirket tilstand. Disse forskjellene mellom menn og kvinner har vært nokså stabile over mange år.

Reisevanedata er mer usikre enn tidligere

Det er en del sider ved Reisevaneundersøkelsen (RVU) både i 2021 og 2022 som bidrar til at resultatene er mer usikre enn tidligere. Dette gjelder først og fremst sammensettingen av utvalgene i de senere RVU-ene. Tidligere var RVU dominert av et stort nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg. I de senere års RVU-er er dette nasjonale utvalget blitt mye mindre, og de regionale tilleggsutvalgene utgjør en stadig større del av utvalget. Det fører til at man må benytte langt større vekt for å få fram nasjonale tall enn tilfellet var tidligere. I tillegg er svarprosenten gått ned over tid, noe som også bidrar til at enkelte områder/grupper er dårlig dekket.

Dette innebærer at svarene til enkelte respondenter vektes mye opp, og dersom disse har veldig lange eller korte reiser, påvirker dette de samlede resultatene ganske mye. For å redusere betydningen av slike faktorer, har vi brukt RVU fra både 2021 og 2022 i beregningene.

Konklusjon

Oppdaterte risikotall er beregnet basert på ulykkesdata fra den offisielle statistikken over veitrafikkulykker og på eksponeringstall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene og TØIs oppgaver over transportytelser. Beregningene er gjennomført på samme måte som i de tidligere risikorapportene som TØI har utgitt.

Beregningene viser at risikoen for å bli skadet eller for å omkomme i trafikken i Norge har sunket jevnt de siste tretti år. Også de senere år har risikoen for å bli skadet eller å omkomme i trafikkkulykker blitt redusert for en del grupper, men reduksjonene er mindre enn tidligere, og for noen grupper er det ingen reduksjon i perioden 2018–2022.

Risikoberegningene basert på reisevanedata er usikre, og særlig for små trafikantgrupper som f.eks. syklistene. Usikkerhetene blir spesielt store når vi ser på risikoforskjeller mellom kjønns- og aldersgrupper i slike små trafikantgrupper. Til tross for det, finner vi nokså stabile utviklingstrekk over tid. Vi finner også i stor grad de samme forskjellene i risiko mellom kjønns- og aldersgrupper i de ulike trafikantgruppene som det som er dokumentert tidligere. Det viser at risikoberegninger basert på reisevaneundersøkelsene er forholdsvis robuste selv om det kan være tilfeldige utslag i enkelte grupper.

Reisevanedata fra 2021 og 2022 har vist seg å gi et svakere grunnlag for å beregne nasjonale trafikktall enn tidligere RVU-er. For at RVU fortsatt skal være egnet til å beregne risiko i trafikken i fremtiden, anbefaler vi å øke det nasjonale basisutvalget i kommende reisevaneundersøkelser og forenkle spørreskjemaet for å få flere til å svare.