

## Sammendrag

# Risiko i veitrafikken 2017/18

TØI rapport 1782/2020  
Forfatter: Torkel Bjørnskau  
Oslo 2020 74 sider

*Transportøkonomisk institutt oppdaterer jevnlig beregninger av risiko for ulykker og skader i norsk veitrafikk. Beregnede risikotall for 2017/18 viser at risikoen for alle trafikantgrupper er betydelig redusert sammenlignet med tidligere. 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, og særlig unge bilførere og passasjerer har lavere risiko enn før. For syklister er det stor underrapportering i de offisielle tallene og syklister har flest skader av alle trafikantgrupper ifølge Norsk Pasientregister. For bilførere og passasjerer er risikoen mye høyere natt til søndag enn på andre tidspunkt, men forskjellen er mindre enn tidligere.*

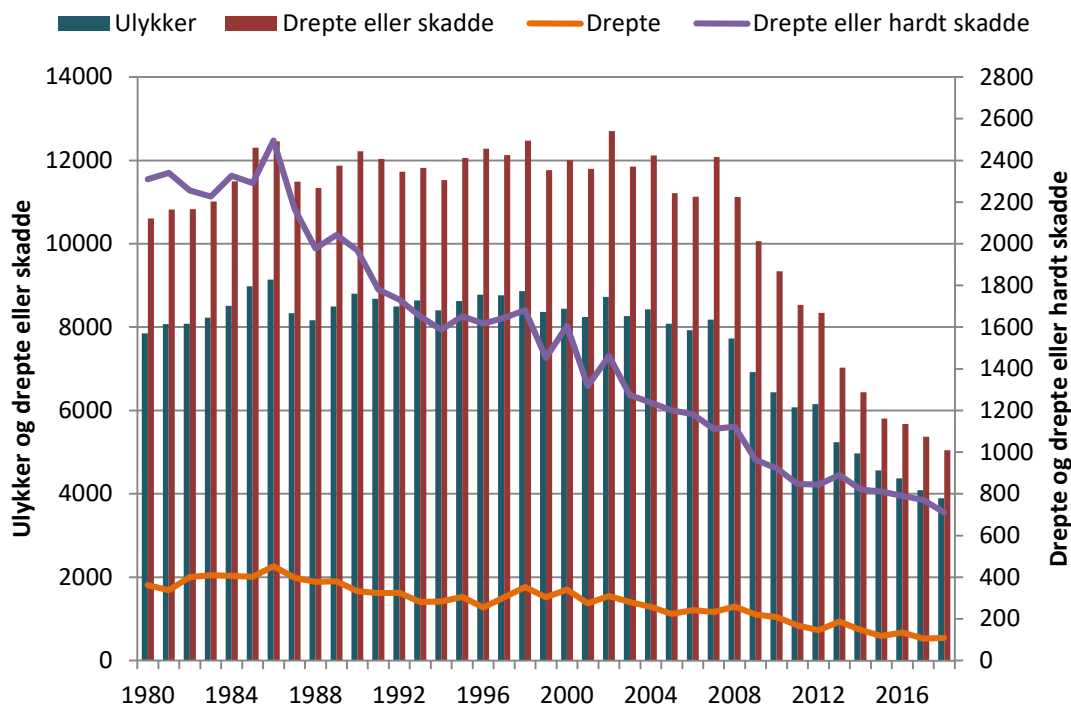
## Risikotallene oppdateres jevnlig

Transportøkonomisk institutt beregner jevnlig nye risikotall for veitrafikkulykker basert på Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk over veitrafikkulykker og på de landsomfattende reisevaneundersøkelsene (RVU), som tidligere ble gjennomført hvert fjerde år, men som nå pågår kontinuerlig. Risikotallene som presenteres her, er basert på eksponeringstall fra reisevaneundersøkelsen fra 2018. I tillegg er det benyttet eksponeringstall fra Transportøkonomisk institutts årlige oppgaver over transportytelser i Norge. I tillegg til beregnede risikotall for 2017/2018 er det også presentert tall fra tidligere år.

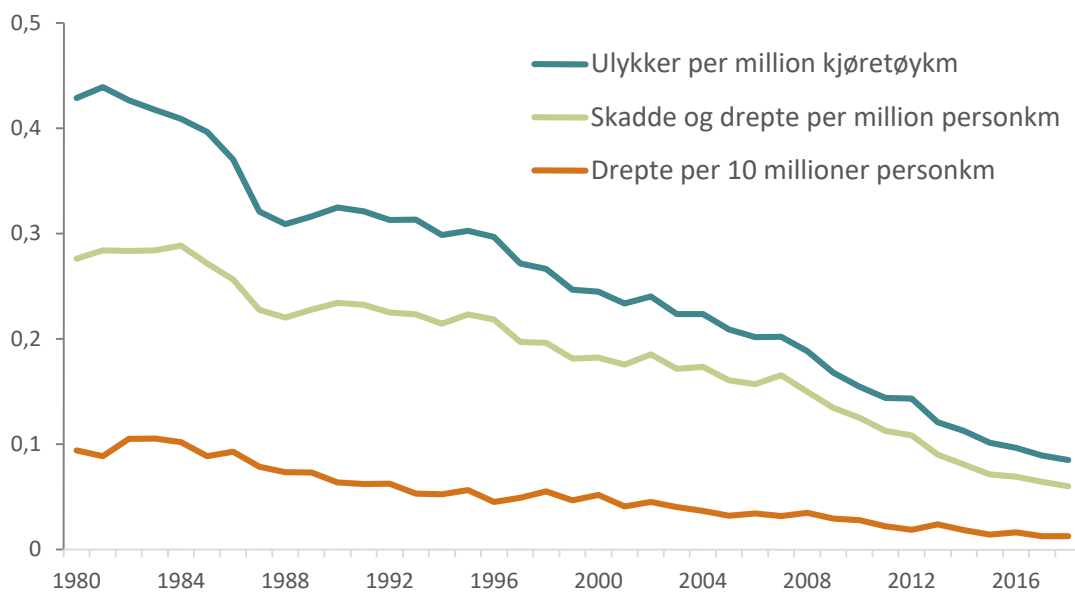
## Reduserte ulykkestall og redusert risiko over tid

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 1980-2018 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 2018. 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 2018.



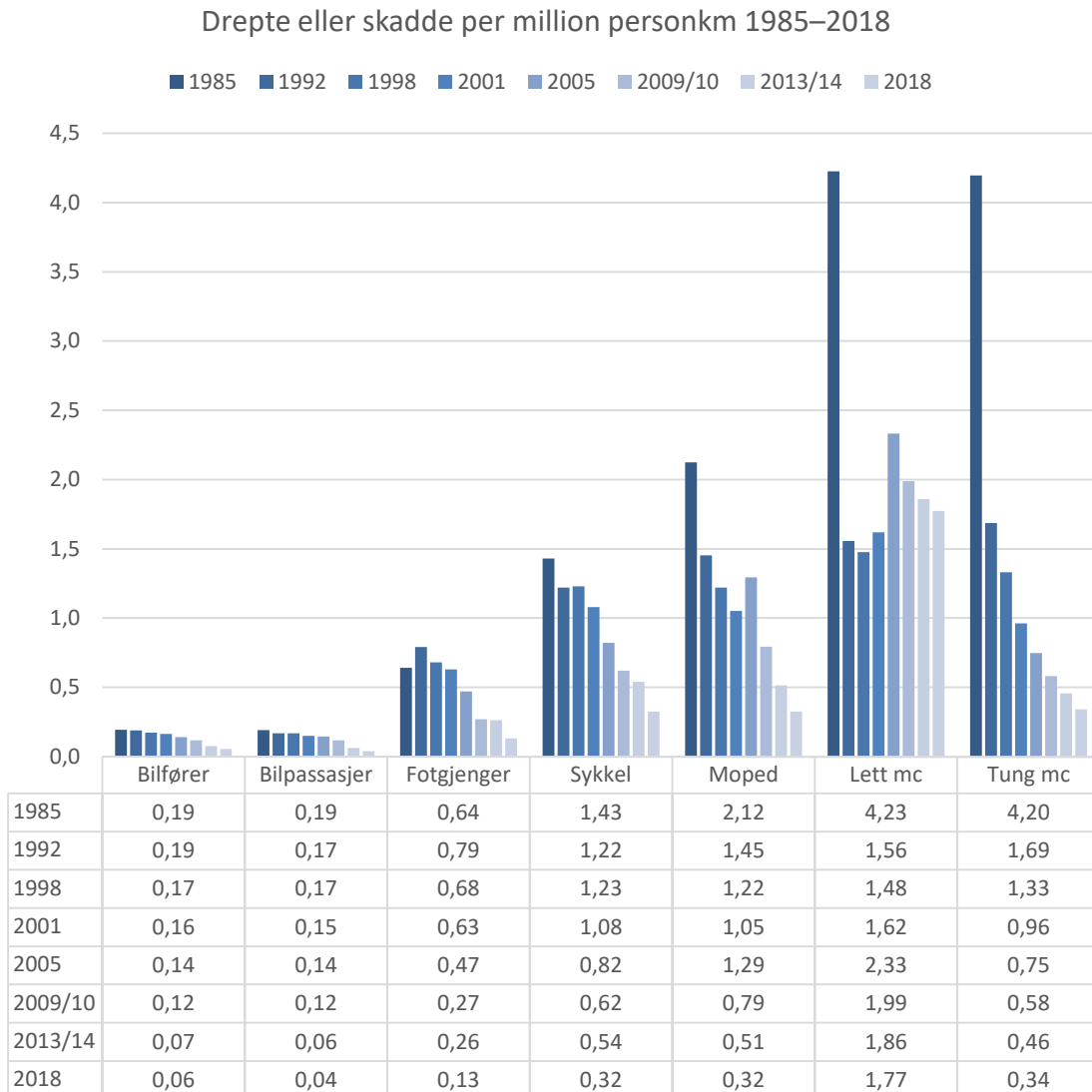
Figur S.1: Antall trafikkuulykker med personskade, antall drepte eller skadde, antall drepte eller hardt skadde og antall drepte i trafikkuulykker i Norge fra 1980 til 2018.



Figur S.2: Risikoutviklingen 1980-2018.

Figur S.2 viser risikoutviklingen i trafikken i Norge fra 1980 og fram til og med 2018. 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 2018.



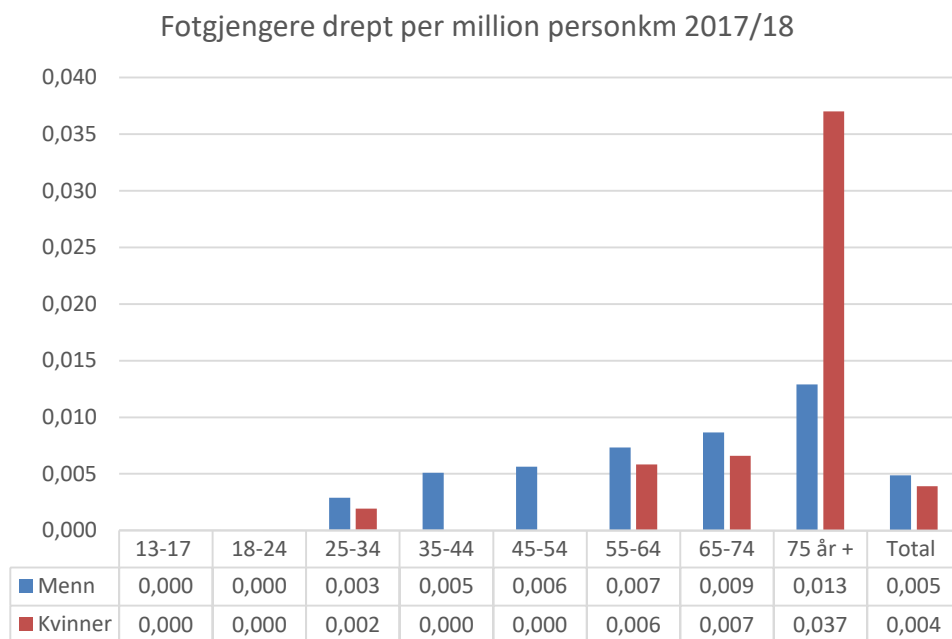
Figur S.3: Drepte eller skadde per million personkm i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14 og 2018 fordelt på trafikantgrupper.

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 bilførere, bilpassasjerer, fotgjengere, syklistene og mopedister er halvert siden 2010.

## Unge og eldre har høyest risiko

Som bilførere har både unge og eldre høyere risiko enn middelaldrende, men blant fotgjengere og syklistene er det bare de eldste som har spesielt høy risiko. Risikoen for å omkomme som fotgjenger er spesielt høy blant eldre, jf. figur S4.

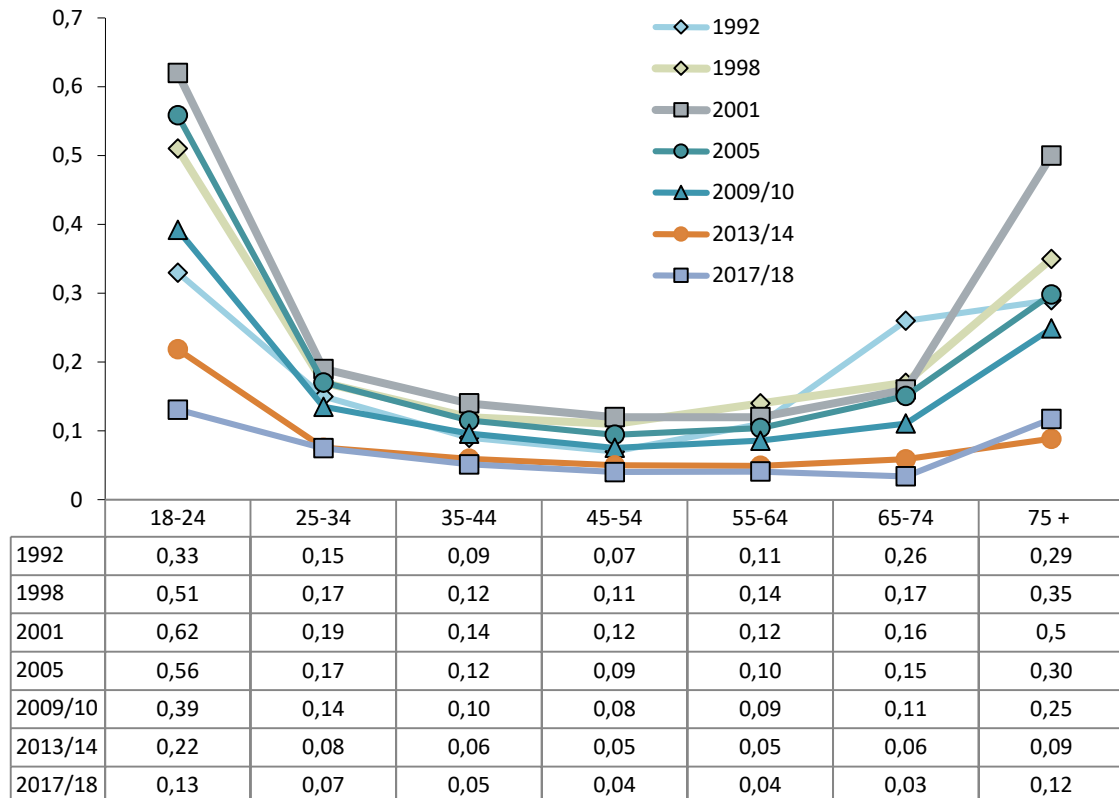


Figur S.4: Fotgjengere drept per million personkilometer i 2017/18 fordelt på aldersgrupper og kjønn. Offisielle ulykkesdata fra SSB, eksponeringsdata fra RVU 2018.

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. Fra 2013/14 til 2017/18 er det først og fremst blant de yngste bilførerne det har vært en reduksjon i risiko.

Generelt er det en tendens til at de eldste bilførerne har høyere risiko enn andre grupper både når det gjelder de mest alvorlige ulykkene med drepte eller drepte og hardt skadde, og når det gjelder 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.



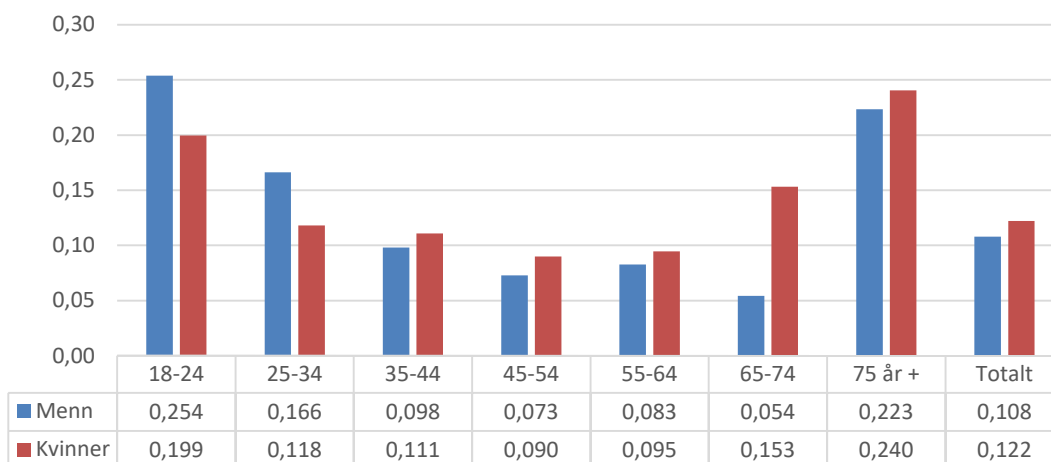
Figur S.5: Personbilførere drept eller skadd per million personkilometer fordelt på alder i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14 og 2017/18.

## 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 mannlige fører som har kjørt i ruspåvirket tilstand.

Risikoen for å bli involvert i personskadeulykker, uavhengig av om bilføreren eller andre blir skadet, er totalt sett omtrent den samme for mannlige og kvinnelige bilførere. Det er imidlertid klare forskjeller mellom aldersgrupper, jf. figur S6.

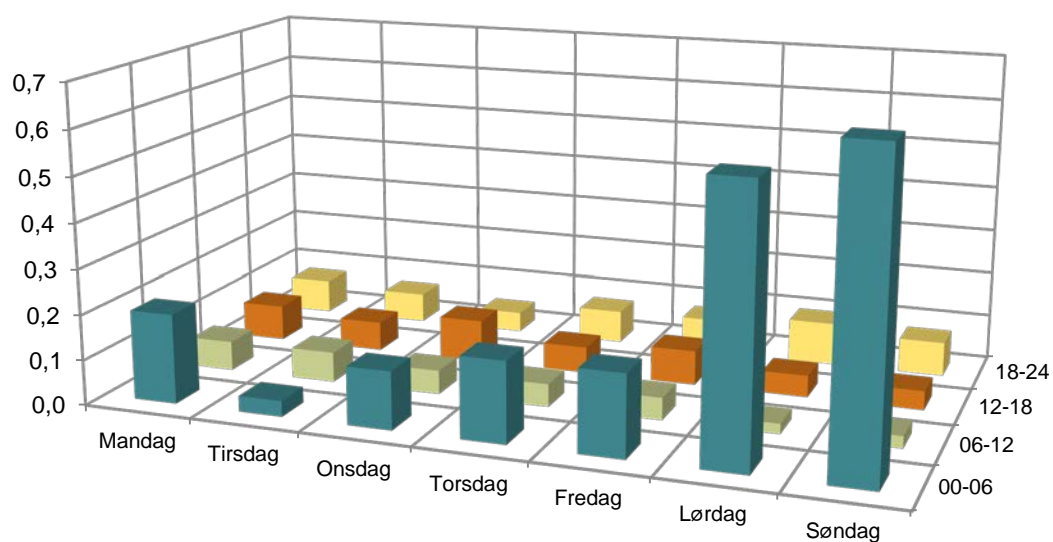
Personbilførere innblandet i personskadeulykker per million personkm 2017/18



Figur S.6: Personbilførere innblandet i personskadenulykker per million personkm i 2017/18. Offisielle ulykkesdata fra SSB, eksponeringsdata fra RVU 2018.

## Høyest 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 11 ganger så høy som gjennomsnittet.



	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
■ 00-06	0,20	0,03	0,13	0,18	0,18	0,59	0,68
■ 06-12	0,07	0,07	0,05	0,05	0,05	0,02	0,03
■ 12-18	0,08	0,07	0,09	0,06	0,08	0,05	0,04
■ 18-24	0,08	0,07	0,05	0,07	0,08	0,09	0,08

Figur S.7: Personbilførere drept eller skadd per million personkm fordelt på ukedag og tid på døgnet. Gjennomsnitt 2017/18.

## 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. Dette gjelder alle trafikantgrupper. Blant bilførere og bilpassasjerer har utviklingen vært særlig gunstig for de yngste. Sammenlignet med risikonivået i 2013/14 har unge bilførere (18-24 år) 40 prosent lavere risiko for å bli skadet. Også fram til 2013/14 var det en gunstig utvikling for denne gruppen som altså har fortsatt.

En mekanisme som kan ha bidratt til dette er at bilparken blir stadig sikrere, og dette har etter hvert også gitt seg 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 i større grad enn før benytter dele- og leiebilordninger og dermed får nytte av nye bilers gode passive sikkerhet. Prikkbelastningssystemet som er spesielt strengt for unge førere, har trolig også bidratt.

Også blant andre aldersgrupper blant bilførere og blant andre trafikantgrupper har det vært en klar risikoreduksjon over tid. Denne generelle risikoreduksjonen på norske veier skyldes i stor grad at det foregår 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.