

Færre unge omkommer i trafikken

Siden år 2000 har nesten 3 000 personer omkommet i trafikken på norske veier. En tredel av disse var under 25 år gamle. I 2010 omkom 54 unge, av 208 personer i alt. Antallet har gått gradvis ned siden 1970, som fortsatt er året med flest omkomne selv om trafikken er mer enn tredoblet siden da. Nedgangen i tallet på omkomne har vært særlig stor blant de aller yngste, mens bildet er litt mindre positivt for unge bilførere. Til tross for færre ulykker med dødelig utgang representerer veitrafikkuhell fortsatt et stort samfunnsproblem, i Norge så vel som internasjonalt.

Det er tragisk når barn og unge omkommer i ulykker. Heldigvis ser vi gode resultater fra målrettet trafikksikkerhetsarbeid for denne gruppen de siste tiårene. Barn og unge er en uensartet gruppe, og derfor er det nødvendig å sette inn mange ulike virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet for denne målgruppen. Barn og unge omfatter her de aller yngste under skolepliktig alder, barn i 6-årsalderen som kanskje er trafikant for første gang på egenhånd i forbindelse med skolestart, ungdom i 16-årsalderen med sitt første førerkort på moped eller scooter og unge voksne i 18-24-årsalderen som ferske bilførere.

Veitrafikkulykker i et historisk og internasjonalt perspektiv

Veitrafikkulykker representerer et betydelig samfunnsproblem i Norge, både fordi det fortsatt omkommer mange i trafikken hvert år, og fordi enda flere blir livsvarig skadd. Likevel er problemene mindre i Norge og i de andre nordiske landene enn i mange andre land i Europa og ellers i verden. Dette fordi det er relativt få dødsulykker i Norge og Norden, samtidig som risikoen er lavere.

Felles for de fleste høyt motoriserte landene er at trafikksikkerheten bedres betydelig over tid, og at trenden er en nedgang i dødsulykkene. Men den positive utviklingen med færre omkomne i trafikken er ikke et globalt fenomen. I mange land der bilholdet er sterkt økende, som for eksempel i India og Kina, øker fortsatt antall omkomne i trafikken i takt med økende biltrafikk.

I 1970 omkom 560 personer på veiene i Norge. I alt omkom 4 130 personer i veitrafikkulykker i Norden dette året, det høyeste antallet som er registrert.

Datagrunnlag

Statistikk over veitrafikkulykker i Statistisk sentralbyrå omfatter ulykker med personskade som er meldt til politiet. Rene materiellskadeulykker er ikke med. Den er videre begrenset til ulykker som har skjedd på offentlig eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk.

I en ulykke må som regel minst ett kjøretøy ha vært innblandet. Som kjøretøy regnes sivile og militære motorkjøretøyer, skinnegående kjøretøyer og ikke-motordrevne kjøretøyer. I statistikken over veitrafikkulykker blir bare dødsfall som inntreffer inntil 30 dager etter ulykkesdato, tatt med. Heller ikke selvmord i trafikken er med, i henhold til internasjonale anbefalinger.

Siden det er store og til dels tilfeldige svingninger i ulykkestallene fra et år til et annet, har vi valgt å se på gjennomsnittet av 5-årsperioder, for å få mer signifikante utsagn.

Jan Monsrud og
Asbjørn Wethal

Avgrensning av materialet

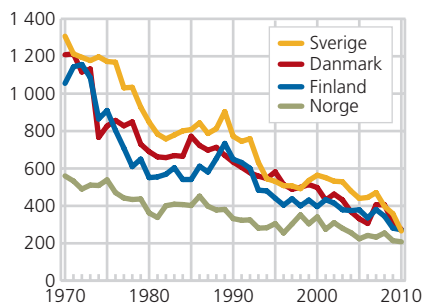
Vi har her begrenset oss til å se på dødsulykker, det vil si ulykker som involverer omkomne trafikanter. Med trafikanter mener vi blant annet bilførere, bilpassasjerer, motorsyklister og mopedister, gående og syklende. Temaet er barn og unge i trafikken, det vil si personer under 18 år. Vi ser også på unge bilførere, det vil si de mellom 18 og 24 år.



Jan Monsrud (t.v.) er seniorrådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk. (jan.monsrud@ssb.no)

Asbjørn Wethal er seniorrådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk. (asbjorn.willy.wethal@ssb.no)

Figur 1. Antall omkomne personer i veitrafikkulykker. Norden¹. 1970-2010



¹ Unntatt Island.

Kilde: Nordens vägforum (www.nvfnorden.org, april 2011).

Risikovurderinger og -beregninger

Det er mange faktorer å ta hensyn til når ulykkesutviklingen skal analyseres. Årsakene til den utviklingen vi ser, kan skyldes endret adferd i trafikken, bedre veier, bedre biler, endrede kjørevaner, annen befolkningssammensetning, kortere eksponeringstid, endrede transportmiddelvalg og så videre.

For å gi en fullgod analyse av utviklingen i omkomne og skadde i veitrafikkuhell er det vanlig å relatere tallene til en størrelse som beskriver trafikkomfanget. Men det finnes ofte ikke statistikk for trafikktutviklingen på detaljert nivå. Derfor er det vanlig å bruke folketall, særlig ved sammenligninger mellom land. Et annet, og bedre, eksponeringsmål vil være antall motorkjøretøyer eller antall førerkort. Men det beste risikomålet er kjørte kilometer eller personkilometer fordelt på ulike transportmåter, eventuelt også timer man har oppholdt seg i trafikken.

Rammene for denne artikkelen gjør det ikke mulig å gå i detalj angående risikovurderinger, men det kan være nyttig å ha endringer i befolkningsstrukturen for de aldersgruppene som omtales i artikkelen, som bakgrunn. Antallet barn under 10 år og ungdom mellom 21 og 24 år har gått noe ned sammenlignet med 1970, mens det for de øvrige ungdomsgruppene har vært en svak vekst.

Tallet på omkomne har gått betydelig ned i de nordiske landene etter 1970. I 2010 omkom til sammenligning 1 019 personer. 208 av disse omkom på de norske veiene (se figur 1). I tiårsperioden 2001-2010 har i alt 14 289 personer mistet livet på de nordiske veiene, mens det i tiårsperioden 1991-2000 omkom 19 240 personer. Parallelt med nedgangen i antallet omkomne har veitrafikken økt kraftig. Risikoen for å dø i en veitrafikkulykke har dermed relativt sett avtatt mer enn hva nedgangen i ulykkestallene viser.

Det er naturlig å spørre seg hvorfor trafikksikkerheten i Norge og Norden er så god i forhold til i de fleste andre land. Det er vanskelig å gi et dekkende svar på dette, men det er et faktum at Norge har relativt lave fartsgrenser og høye bøtesatser ved fartsovertredelser sammenlignet med andre land. I tillegg innførte Norge tidlig en fast promillegrense på 0,5 (nå 0,2) og strenge sanksjoner for promillekjøring. Det er derfor mindre promillekjøring i Norge enn i de fleste andre motoriserte land.

Bilbelte redder liv

Bruk av sikkerhetsutstyr i bil har stor betydning for sannsynligheten for å omkomme eller skadd. Det har fra 1975 vært påbudt med bruk av bilbelter i forsete på person- og varebiler i Norge, og fra 1985 i baksete. Bilbelte er det enkleste og mest effektive hjelpemiddelet for å redusere antall skadde og omkomne i trafikken. Det er beregnet at bruk av bilbelte minsker sannsynligheten for å dø i trafikken med 40-50 prosent for førere og forsetepassasjerer. Bilbeltebruken er relativt høy i Norge, selv om den er enda høyere i enkelte andre land.

Sikrere biler, med for eksempel større sikkerhetssoner, forsterket karosseri, ABS-bremser, airbag og antispinnsystemer, bidrar også til færre omkomne – men dette er jo ikke et særnorsk fenomen. På dette området er det i Norge potensial for ytterligere forbedring, siden vi har en relativt gammel bilpark med en gjennomsnittsalder på 10,5 år i 2010. Gode og sikre veier er også et viktig trafikksikkerhetstiltak, selv om Norge har et begrenset motorveinett og ellers mange smale veier med få kilometer vei med atskilte kjørebaner i



form av midtrekkeverk – og generelt dårligere veistandard sammenlignet med mange andre land.

Det er sikrest å ferdes på de svenske veiene, som hadde kun 2,8 omkomne per 100 000 innbyggere i 2010. Tilsvarende tall for Norge var 4,3, mot 5 i henholdsvis Danmark og Finland. Men alle de nordiske landene har et lavt risikonivå sammenlignet med de fleste andre land (se tekstboks om risikovurderinger).

I EU-27 (se tekstboks) omkom 6,1 personer per 100 000 innbyggere i 2010 ifølge foreløpige tall. Bak dette gjennomsnittstallet skjuler det seg store forskjeller. Sverige hadde altså den laveste risikoen av alle de 27 landene, mens Hellas hadde den høyeste, med 11,2 omkomne per 100 000 innbyggere. Trenden er sterkt nedadgående. I 1991 omkom hele 16 personer per 100 000 innbyggere i det som i dag er EU-27, og i Norge 7,7 personer.

Bildet er noenlunde det samme når vi ser på antall omkomne barn i alderen 0-17 år. Også for denne aldersgruppen er det relativt få omkomne i de nordiske landene, og nedgangen de siste tiårene er enda sterkere enn for de øvrige aldersgruppene. På begynnelsen av 1970-tallet lå antallet omkomne barn i denne aldersgruppen per 100 000 innbyggere på mellom 10 og 16. Antallet har gradvis gått ned siden og er nå om lag 2.

Størst nedgang i antall omkomne barn

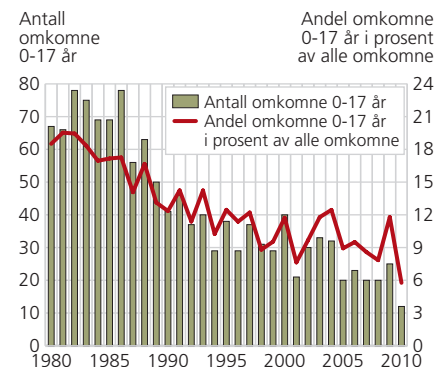
Når vi nå skal se nærmere på dødsulykker blant barn og unge, har vi valgt å konsentrere oss om utviklingen fra 1980 og fram til i dag. På begynnelsen av 1980-tallet var om lag 20 prosent av de som omkom i en veitrafikkulykke, under 18 år gamle (se figur 2). Dette tilsvarer et årlig gjennomsnitt på 71 barn og unge.

Drøyt 25 år senere har andelen gått ned til knapt 9 prosent, tilsvarende 20 omkomne i gjennomsnitt for femårsperioden 2006-2010. Som det går fram av figur 2, er det store tilfeldige svingninger mellom enkelte år, men den langsiktige trenden er en betydelig nedgang i risikoen for å omkomme i en trafikku-lykke for de under 18 år.

Ved å splitte opp aldersgruppen ytterligere ser vi at nedgangen i tallet på omkomne er størst for ungdom mellom 15-17 år, med 23 færre omkomne i gjennomsnitt per år i perioden 2006-2010, sammenlignet med 1981-1985 (se figur 3). Dette tilsvarte en nedgang på 65 prosent. De yngste hadde imidlertid en sterkere relativ nedgang i antall omkomne i samme tidsrom, spesielt barn i alderen 6-9 år. For denne aldersgruppen var nedgangen på nesten 89 prosent, eller 11 færre omkomne per år i gjennomsnitt.

Faktorer som ofte trekkes fram for å forklare den positive utviklingen i antall omkomne blant unge, er blant annet bygging av gang- og sykkelveier. Barn deler i mindre grad enn før veien med bilene. En annen viktig årsak er bedre sikring av barn i bilene. Det var først i 1988 det kom påbud om barnesikringsutstyr, og det var tidligere ingen selvfølge at barna skulle sitte fastspent i bilen. Andre risikodempende tiltak er redusert fartsgrense i boligstrøk (fra 50 til 30 kilometer i timen), at barn er mindre eksponert i trafikken fordi flere enn før blir kjørt til skolen, styrket trafikkopplæring i barnehage og skole samt mer utbredt bruk av sykkelhjelm.

Figur 2. Antall omkomne personer i alderen 0-17 år i veitrafikkulykker og andel omkomne personer i alderen 0-17 år av alle omkomne. 1980-2010. Absolutte tall og prosent

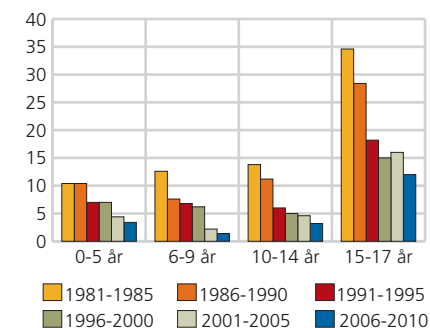


Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

EU-27

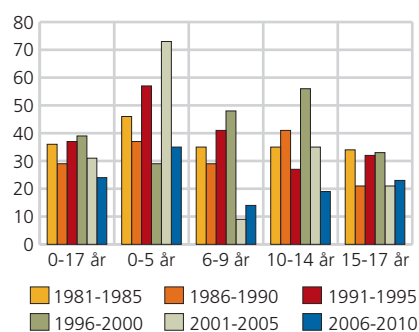
EU-27 omfatter landene Belgia, Bulgaria, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Italia, Kypros, Latvia, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania, Storbritannia, Sverige, Tsjekkia, Tyskland, Ungarn, Østerrike.

Figur 3. Antall omkomne personer i alderen 0-17 år i veitrafikkulykker. Årlig gjennomsnitt. 1981-2010



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

Figur 4. Andel omkomne jenter i alderen 0-17 år i veitrafikkulykker. 1981-2010. Prosent



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

Flest gutter omkommer i trafikken

Av de 1 237 personene under 18 år som omkom i veitrafikkulykker i perioden 1981-2010, var 824 gutter og 413 jenter. Det var flest omkomne i aldersgruppen 15-17 år, med 447 gutter og 174 jenter. Dette tilsvarte en andel på 54 prosent av samtlige omkomne gutter yngre enn 18 år i perioden 1981-2010, mens tilsvarende andel for jentene var 42 prosent.

Kun 13 jenter mellom 6 og 14 år har mistet livet i trafikulykker de siste ti årene, mot 44 gutter. Antallet er betydelig redusert sammenlignet med 1980-tallet. For de aller yngste barna (0-5 år) er bildet annerledes, med 22 omkomne jenter og 17 gutter i den siste tiårsperioden.

Fra midten av 1990-tallet har jenter yngre enn 18 år gjennomgående hatt en heldigere utvikling over tid enn guttene, målt etter omkomne i veitrafikkulykker (se figur 4). Vi ser også at jenter relativt sett er overrepresentert i aldersgruppen 0-5 år sammenlignet med guttene. For hele perioden 1981-2010 viser statistikken at nesten hver fjerde jente som omkom, var yngre enn seks

år, mot hver sjuende gutt. Men som figur 4 viser, er det betydelige, tilfeldige svingninger i andelen mellom femårsperiodene for alle aldersgruppene.

Færre unge myke trafikanter mister livet i trafikken

Myke trafikanter er en utsatt trafikantergruppe uansett alder. På begynnelsen av 1980-tallet var over en tredel av alle som omkom i trafikken, enten syklist, fotgjenger eller akende. Andelen er i dag rundt 15 prosent, men har ikke blitt vesentlig redusert siden midten av 1990-tallet.

Barn og unge til og med 14 år var tidlig på 1980-tallet særlig hardt rammet som myk trafikanter, og til sammen 134 omkom i perioden 1981-1985. Hele 64 prosent av jentene som mistet livet i trafikken på den tiden, og 79 prosent av guttene, var i denne trafikantergruppen. Om vi deler opp de neste tiårene i femårsintervaller, ser vi at antall omkomne gradvis reduseres (se tabell 1). I perioden 2006-2010 omkom 19 barn og unge under 15 år blant disse tre trafikantergruppene, tilsvarende en nedgang på 86 prosent.

Men selv med denne positive utviklingen er fortsatt halvparten av de omkomne i aldersgruppen under 15 år for perioden 2006-2010 i en

Tabell 1. Antall omkomne personer i veitrafikkulykker, etter kjønn, alder og trafikantgruppe. 1981-2010

| | Bilfører | Bilpassasjer | Fører/passasjer på MC/moped | Syklist | Fotgjenger | Akende | Andre | I alt |
|------------------------|----------|--------------|-----------------------------|---------|------------|--------|-------|-------|
| Jenter 0-14 år | | | | | | | | |
| 1981-85 | - | 24 | - | 11 | 27 | 7 | 1 | 70 |
| 1986-90 | - | 24 | - | 5 | 19 | 4 | 1 | 53 |
| 1991-95 | - | 19 | - | 2 | 18 | 2 | 1 | 42 |
| 1996-00 | - | 20 | - | 3 | 12 | 2 | 2 | 39 |
| 2001-05 | - | 14 | - | 2 | 9 | - | - | 25 |
| 2006-10 | - | 4 | - | 1 | 5 | - | - | 10 |
| Jenter 15-17 år | | | | | | | | |
| 1981-85 | - | 43 | 6 | 3 | 6 | 1 | - | 59 |
| 1986-90 | - | 18 | 4 | - | 8 | - | - | 30 |
| 1991-95 | 2 | 15 | 5 | 2 | 5 | - | - | 29 |
| 1996-00 | 1 | 17 | 3 | - | 4 | - | - | 25 |
| 2001-05 | - | 8 | 4 | 1 | 4 | - | - | 17 |
| 2006-10 | - | 10 | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 14 |
| Gutter 0-14 år | | | | | | | | |
| 1981-85 | 1 | 18 | 1 | 37 | 34 | 18 | 4 | 113 |
| 1986-90 | - | 29 | - | 21 | 28 | 9 | 1 | 88 |
| 1991-95 | - | 22 | 1 | 11 | 11 | 7 | 2 | 54 |
| 1996-00 | - | 15 | - | 7 | 21 | 5 | 1 | 49 |
| 2001-05 | - | 12 | - | 6 | 11 | 3 | 0 | 32 |
| 2006-10 | - | 14 | 1 | 5 | 6 | 2 | 1 | 29 |
| Gutter 15-17 år | | | | | | | | |
| 1981-85 | 11 | 38 | 44 | 6 | 12 | - | 3 | 114 |
| 1986-90 | 10 | 34 | 56 | 3 | 6 | 1 | 2 | 112 |
| 1991-95 | 5 | 15 | 27 | 5 | 4 | 1 | 5 | 62 |
| 1996-00 | 2 | 20 | 19 | 1 | 7 | - | 1 | 50 |
| 2001-05 | 4 | 17 | 39 | - | 2 | - | 1 | 63 |
| 2006-10 | 5 | 15 | 17 | 2 | 2 | - | 4 | 45 |

Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

ikke-motorisert trafikantgruppe (19 av 39). De fleste andre trafikkdødsfallene for denne aldersgruppen er som passasjerer i bil. Det er en nesten tilsvarende nedgang i perioden for denne trafikantgruppen for jenter, mens det ikke har vært noen nedgang for gutter.

Motorsyklister og mopedister på, i hovedsak, lett motorsykel og moped/scooter, skiller seg spesielt ut når vi sammenligner antall omkomne unge gutter og jenter i veitrafikkulykker. Seks jenter omkom i aldersgruppen 15-17 år i perioden 1981-1985. 25 år senere viser statistikken at én mistet livet.

Tilsvarende tall for guttene i samme aldersgruppe var henholdsvis 44 og 17. Den forskjellige utviklingen mellom kjønnene for antall omkomne etter trafikantgruppe, som er belyst her, kan reflektere forskjeller i transportmiddelvalg som gjøres gjennom oppveksten.

Unge bilførere utsatt

Nesten halvparten av alle som omkom i en veitrafikkulykke i perioden 2006-2010 var bilførere. Andelen har økt gradvis siden begynnelsen av 1980-tallet, og har de siste årene endret seg lite.

Unge voksne menn utgjør en høy andel av bilførerne som mister livet i trafikken. I perioden 2006-2010 var en femdel av de omkomne bilførerne en mann mellom 18 og 24 år (se figur 5). Tilsvarende utgjorde unge voksne kvinnelige bilførere bare 4 prosent. Det var en nedgang i antall omkomne unge mannlige bilførere på begynnelsen av 1990-tallet sammenlignet med 1980-tallet. Det har vært liten endring i andelen senere, både for unge voksne menn og kvinner.

Transportøkonomisk institutt har gjennomført beregninger av eksponering og risiko for bilførere for utvalgte aldersgrupper for årene 2007 og 2008 (se tekstboks, om risikoberegninger). Ved å relatere de omkomne til kjørelengder hentet fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (se tekstboks), er det mulig å gjøre beregninger av risiko for å omkomme i trafikken.

De yngste bilførerne har klart høyere risiko for å omkomme i en trafikkulykke enn de øvrige gruppene (se figur 6). Dette gjelder særlig mannlige bilførere i aldersgruppen 18-20 år, med 20 omkomne per milliard kjøretøykilometer (Torkel Bjørnskau 2009).

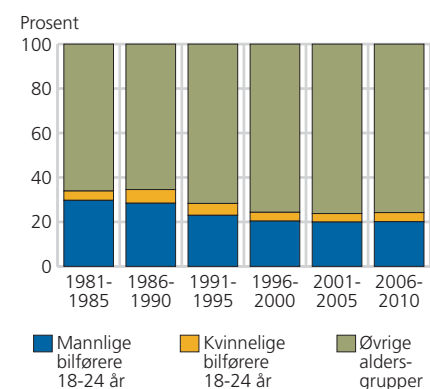
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen (Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen, Randi Hjorthol, Liva Vågane 2006) er en utvalgsundersøkelse hvor et stort utvalg personer trekkes fra Folkeregisteret, og blir intervjuet om sin tilgang på transportmidler og sine reiser. Undersøkelsen foregår som en telefonundersøkelse og dekker hele uka, hele året. Respondentene blir bedt om å beskrive reisene de foretok en bestemt dag, samt lengre reiser siste måned. Transportøkonomisk institutt er ansvarlig for undersøkelsen, som gjennomføres hvert 4. år.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2005 (RVU 2005), som er brukt som grunnlag i figur 6, er om lag 17 500 personer over tolv år intervjuet om sine reiseaktiviteter og resemønstre. Svarprosenten var på om lag 50 prosent. Undersøkelsen gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, reisenes formål og hvilke transportmidler som brukes. Den gir opplysning om hvordan reiseaktiviteten varierer mellom befolkningsgrupper i ulike deler av landet og om sosioøkonomiske kjennetegn som yrkesstatus, familietype, utdanning og så videre.

Kilde: Transportøkonomisk institutt, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, 2005.

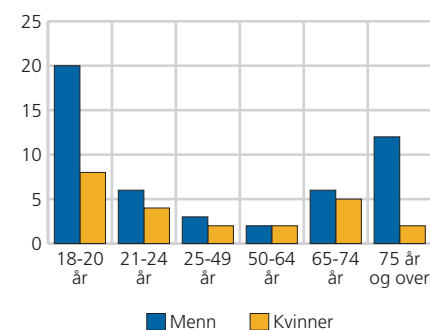
Figur 5. Andel omkomne bilførere 18-24 år. Kvinner og menn. 1981-2010. Prosent



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.



Figur 6. Antall omkomne bilførere blant menn og kvinner, etter alder. Per milliard kjørte kilometer (risiko). Gjennomsnitt. 2007-2008



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt (TØI).

Flere biler og økende trafikk – men stadig tryggere på veiene

Til tross for stadig økende biltrafikk blir det over tid stadig tryggere å ferdes på veiene våre. Risikoen for å omkomme i en veitrafikkulykke har følgelig avtatt mer enn nedgangen i de faktiske ulykkestallene viser. Den samme utviklingen ser vi også i Norden og Europa for øvrig. I Norge har utviklingen gått i riktig retning i større eller mindre grad siden 1970. Men i mange land er trenden motsatt, stadig flere omkommer i takt med økende biltrafikk.

Årsakene til denne positive utviklingen i mange land er sammensatt, men sikrere biler og mer sikkerhetsutstyr, endret trafikantadferd og kjørevaner, bedre veier med separering av kjørebane og flere gang- og sykkelveier, iverksettelse av mer målrettede trafikksikkerhetstiltak og generelt større oppmerksomhet rundt temaet trafikksikkerhet, har uten tvil hatt stor betydning.

Tallet på omkomne har gått ned for alle aldersgrupper, men nedgangen har relativt sett vært størst for de som er under 18 år. Vi ser også en nedgang i ulykkestallene for syklister, fotgjengere og akende de senere årene, særlig blant de unge. Men myke trafikanter, som syklister og fotgjengere, er fortsatt en utsatt trafikantgruppe. Det er forskjeller i ulykkesrisiko mellom jenter og gutter, som kan ha sammenheng med ulike transportmiddelvalg opp gjennom oppveksten. Bilførere utgjør en betydelig andel av samtlige omkomne, og de yngste bilførerne har høyest risiko for å dø i en veitrafikkulykke.

Referanser

Torkel Bjørnskau (2009): *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*, TØI-rapport 1042/2009, Transportøkonomisk institutt.

Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen, Randi Hjorthol, Liva Vågane (2006): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*, TØI-rapport 844/2006, Transportøkonomisk institutt.