

Trafikken tar flest liv i Hordaland

147

personer omkom
på veiene i 2014

Stadig færre omkommer i trafikken. Samtidig er det store regionale forskjeller. I gjennomsnitt for perioden 1980-1984 mistet 26 personer livet i trafikken i Oslo årlig. I Hordaland var tallet 23 mens gjennomsnittet for landet var 20 i samme periode. I 2010-2014 er det årlig registrert rundt 6 trafikkdødsfall i Oslo, 16 i Hordaland, og 9 som landsgjennomsnitt. Av landets fylker har Hordaland hatt minst nedgang relativt sett de siste 30 årene.

Transportulykker representerer et betydelig samfunnsproblem i Norge. Regjeringen har derfor nedfelt en [nullvisjon](#) om at det ikke skal skje ulykker med omkomne eller hardt skadde i transportsektoren. Utfordringene er størst på veiene. Selv om antall veitrafikkulykker har gått betydelig ned, er vi langt fra å innfri visjonen. 147 personer omkom i veitrafikken i 2014, og 674 ble hardt skadd. Dette er 40 færre omkomne enn i 2013, men på samme nivå som i 2012. Foreløpige tall til og med november 2015 tyder på at antall drafikkdrepte i 2015 vil ligge på om lag 120.

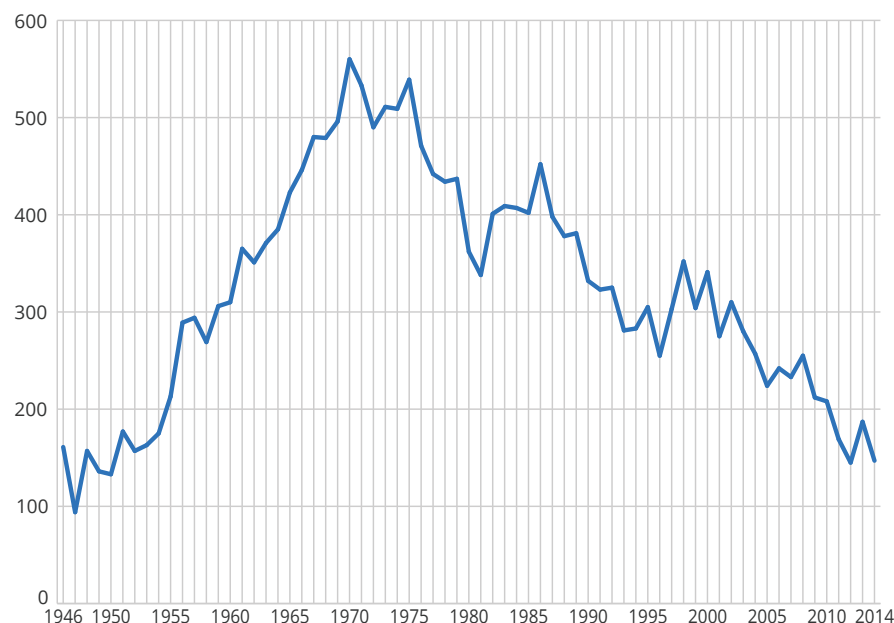
I denne artikkelen ser vi nærmere på veitrafikkulykkene i de enkelte fylker: Hvordan har utviklingen vært i perioden 1980-2014? Har risikoen for å miste livet i trafikken endret seg i perioden? Først ser vi på utviklingen i trafikkkulykker for hele landet med et noe lengre tidsperspektiv.

Redusert ulykkesrisiko – tross 60-tallets trafikkøkning

Bilrasjoneringsordningen opphørte 1. oktober 1960. Etter hvert som flere kjøpte bil og kjørte stadig lenger, risikerte også stadig flere å bli innblandet i en veitrafikkulykke.

Med noen unntak økte tallet på omkomne i hvert av årene etter 1946 til og med 1970 (se figur 1). I denne perioden ble antall omkomne i veitrafikken mer enn tredoblet. 560 personer mistet livet på veiene i Norge i 1970.

Figur 1. Antall omkomne i veitrafikkulykker



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.



Jan Monsrud
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)

Datagrunnlaget

Statistikk over veitrafikkulykker omfatter ulykker med personskaade som er meldt til politiet. 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. I statistikken blir dødsfall som inntreffer innen 30 dager etter ulykkesdagen tatt med. Selvdrap i trafikken er derimot ikke tatt med, i tråd med internasjonale anbefalinger.

Flere måter å måle risiko i trafikken

For å illustrere befolkningens risiko for å miste livet i veitrafikken er det behov for gode eksponeringsdata. Det vil si data som direkte eller indirekte sier noe om trafikkmengden. Alternative mål for eksponering er personkilometer, folke mengde, kilometer offentlig vei og registrerte biler.

Hvilket mål for eksponering som er å foretrekke, er avhengig av hva en ønsker å belyse. Eksponeringsmålet som vanligvis brukes, er personkilometer. Dette sier noe om risikoen/risikoutviklingen ved å oppholde seg i trafikken, som fører/passasjer av motorkjøretøy eller som myk trafikanter. Registrerte motorkjøretøy kan være en god erstatning, særlig når den gjennomsnittlige årlige kjørelengden per motorkjøretøy og personbelegget har vært relativt uendret over tid.

Folkemengde som grunnlag for å måle i hvilken grad befolkningen utsettes for ulykker, er ikke direkte knyttet opp mot befolkningens eksponeringstid i trafikken. Men tallet på omkomne per innbyggere over tid er likevel en interessant indikator, særlig ved sammenligning på fylkesnivå. Tall for personkilometer er dessuten ikke tilgjengelig på fylkesnivå.

250 flere personer mistet livet i trafikken i 1970 enn i det året da rasjoneringsordningen ble avskaffet. Risikoen for å omkomme ble likevel lavere også i denne perioden. Mens antall omkomne i veitrafikken økte med 81 prosent, økte antall personkilometer med 159 prosent i samme periode. Sagt på en annen måte: Mens tallet på omkomne utgjorde 36 per milliard personkilometer (veitransport) i 1960, var tilsvarende forholdstall redusert til 25 i 1970 (se figur 2).

Nedgangen i risiko for å bli drept i en veitrafikkulykke i 1970 sammenlignet med 1960 blir likevel liten sett i forhold til risikoutviklingen de påfølgende årene. Selv om tallet på omkomne går noe opp og ned, markerer 1971 starten på en trend der det er blitt færre veitrafikkulykker. Samtidig opplevde Norge en trafikkvekst. Dette innebærer at sjansen for å bli innblandet i en personskaadeulykke med fatalt utfall ble redusert ytterligere.

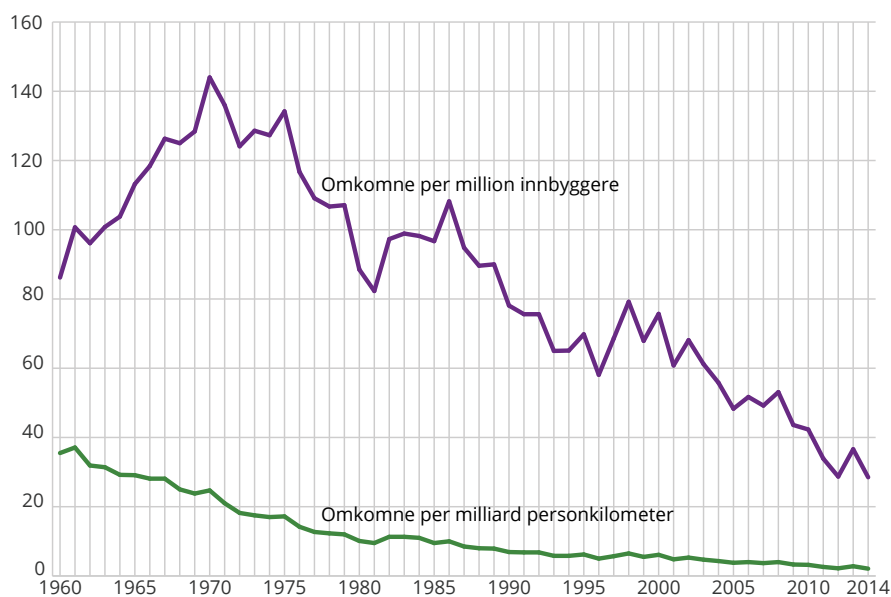
I perioden 1960-2014 falt risikoen for å miste livet i en veitrafikkulykke fra 36 omkomne til 2 omkomne per milliard personkilometer. Dette innebærer en nedgang på 94 prosent. I motsetning til omkomne per innbyggere, er risikoen stort sett jevnt avtagende i hele perioden. Regnet per innbygger ser vi at sjansen for å omkomme i en veitrafikkulykke økte i perioden 1960-1970 for deretter å avta. I 2014 omkom 29 personer i veitrafikken per million innbyggere. Til sammenligning var tilsvarende tall 144 i 1970. Regnet fra 1960 og 1970 til 2014 gir dette et fall i risiko på henholdsvis 67 og 80 prosent.

Nedgang i antall omkomne fra 1980-1984 til 2010-2014

Alle fylkene har hatt en nedgang i tallet på omkomne i veitrafikkulykker etter 1980 (se figur 3). For landsgjennomsnittet ble tallet på omkomne mer enn halvert i perioden 1980-2014, fra 20 til 9 personer i gjennomsnitt hvert år i femårsperioden. Akershus var fylket med flest omkomne i femårsperioden etter 1980, 33 i gjennomsnitt hvert år. Deretter fulgte Buskerud med 31 omkomne. Også Oslo lå den gang betydelig over landsgjennomsnittet med 26 drepte, mens det i Hordaland var 23 omkomne i gjennomsnitt hvert år i det første tidsrommet vi her tar for oss.

Som vist i figur 3, var det fire fylker med færre omkomne i veitrafikkulykker i perioden 2010-2014 enn Oslo. Oslo var derimot fylket med størst nedgang i tallet på omkomne relativt sett når vi sammenligner de to femårsperiodene (se figur 7 og tekstboks om utfordringer ved sammenligning av fylkestall over tid). Nedgangen var på hele 76 prosent. Hordaland var i motsatt ende av skalaen. Fra å ha tre færre drepte i veitrafikken i årlig gjennomsnitt enn Oslo i

Figur 2. Omkomne i veitrafikkulykker per million innbyggere og per milliard personkilometer¹



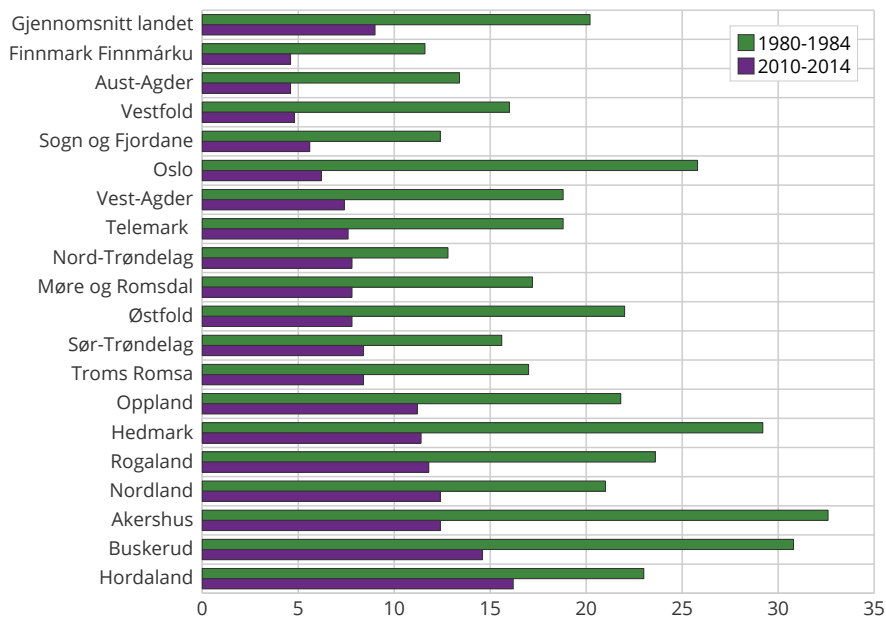
¹ Veitransport. Kilde: Veitrafikkulykker, Befolkningsstatistikk og Innenlandske transportytelser, Statistisk sentralbyrå.

den første femårsperioden, hadde fylket ti flere drepte i årlig gjennomsnitt 30 år senere. Dette gav en nedgang på 30 prosent i tallet på drepte i Hordaland. Nord-Trøndelag var fylket med nest lavest reduksjon med 39 prosent, mens landsgjennomsnittet var 55 prosent.

Ingen nedgang i Hordaland etter tidlig 1990-tall

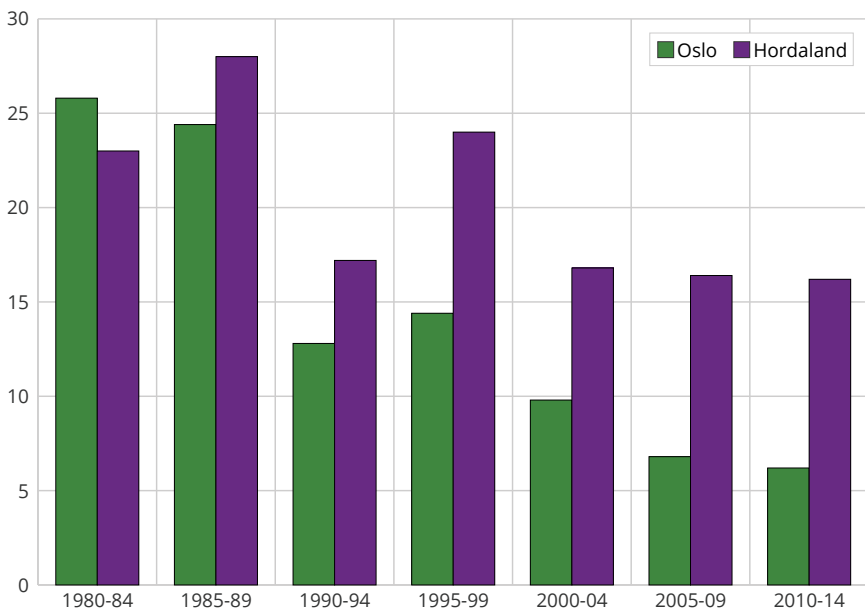
Ved å se på endringer fra én periode til en annen, kan en komme i skade for å overse viktige forhold i de mellomliggende årene. For å se om dette er tilfellet i forholdet Oslo og Hordaland, er det tatt med en figur som viser samtlige femårsperioder i tidsrommet 1980-2014: Figur 4 viser at dette ikke er tilfellet. Det fremgår at Hordaland har hatt en mindre gunstig utvikling i tallet på drepte i veitrafikkulykker enn Oslo etter midten av 1980-årene. Fylket har like mange omkomne i dag som på tidlig 1990-tallet. I sterk kontrast til dette har det vært en halvering av drepte på veiene i Oslo de siste 20 årene.

Figur 3. Gjennomsnittlig antall årlig omkomne i veitrafikkulykker. Fylke



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

Figur 4. Gjennomsnittlig antall årlig omkomne i veitrafikkulykker i fem-årsperioder



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå.

Utfordringer ved sammenligning av fylkestall over tid

Når vi endrer omfanget av statistikk-en til et fylkesperspektiv, vil det være nødvendig å slå sammen årganger for å redusere effekten av tilfeldige svingninger. En slik sammenslåing er særlig viktig for fylker med få trafikkulykker per år. Vi har valgt å slå sammen tall for fem årganger av de variablene som omtales og ta et årgjennomsnitt av femårsperioden. En måte å analysere regionale forskjeller er å se på ytterpunkter. Det viste seg at Oslo og Hordaland representerer slike ytterpunkter.

Ettersom regionene ikke vil ha like stor andel trafikk med motorkjøretøyer registrert i andre fylker, vil vi også peke på at mindre skjevheter kan oppstå i sammenligningen mellom fylker når ulykkestallene ses i forhold til folkemengde og registrerte motorkjøretøyer. Dette henger sammen med at tallet på omkomne omfatter alle som mistet livet i trafikken i fylket uten hensyn til i hvilket fylke de faktisk var bosatt.

Eksponeringsdata, som direkte eller indirekte sier noe om trafikkmengden, omfatter derimot bare bosatte personer og registrerte motorkjøretøyer i det respektive fylket. Så sant det ikke har skjedd store strukturelle endringer over tid i fylkeskryssende trafikk og trafikk innen fylket av motorkjøretøyer registrert i andre fylker, bør sammenligningen mellom fylker være lite påvirket.

Datagrunnlaget er ikke tilstrekkelig detaljert til å utarbeide tall for transportarbeidet (personkilometer) for de enkelte fylker. Alternativet for å beregne risiko er å benytte befolkningstall og registrerte motorkjøretøy som grunnlag for eksponering (se figur 5 og 6, og endringen fra perioden 1980-1984 til 2010-2014 i figur 7).

Flest trafikkdrepte per innbygger i nord og i innlandet

I perioden 1980-1984 omkom 93 personer i gjennomsnitt per år per million innbyggere i Norge. Av fylkene hadde Oslo og Hordaland færrest drepte med henholdsvis 57 og 58 omkomne per million innbyggere (se figur 5). Hedmark og Finnmark lå dårligst an med henholdsvis 156 og 150 omkomne.

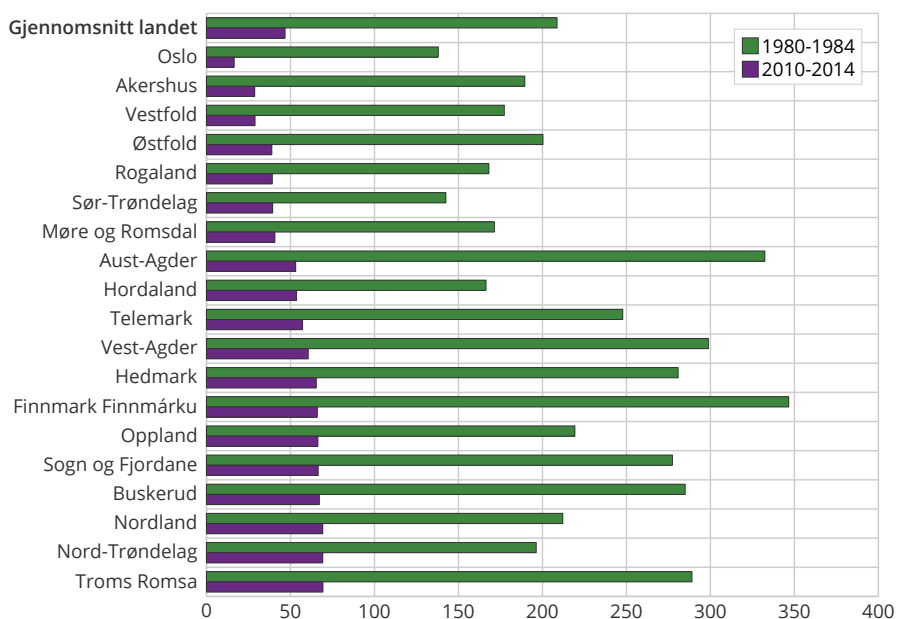
30 år senere var tilsvarende landsgjennomsnitt redusert til 34. Oslo hadde fortsatt færrest omkomne med 10 per million innbyggere i gjennomsnitt for perioden 2010-2014. Hordaland var med 33 omkomne nå så vidt bedre

Figur 5. Omkomne i veitrafikkulykker per million innbyggere. Fylke



Kilde: Veitrafikkulykker og Befolkningsstatistikk, Statistisk sentralbyrå.

Figur 6. Omkomne i veitrafikkulykker per million registrerte motorkjøretøyer. Fylke



Kilde: Veitrafikkulykker, Statistisk sentralbyrå og Motorvognregisteret, Statens vegvesen.

enn landsgjennomsnittet. Etter Oslo fulgte Vestfold og Akershus med henholdsvis 20 og 22 omkomne. Det var flest som mistet livet i denne perioden i Finnmark: Fylket hadde et årsgjennomsnitt på 62 omkomne per million innbyggere. Dette er noe høyere enn hva både Oslo og Hordaland hadde 30 år tidligere, men innebærer like fullt en nedgang i tallet på omkomne i landets nordligste fylke på 59 prosent i 30-årsperioden. I Hedmark var tallet på omkomne per million innbyggere falt til 59 i årsgjennomsnitt for 2010-2014. Tilsvarende tall for Oppland var 60 per år.

Færrest omkomne i Oslo

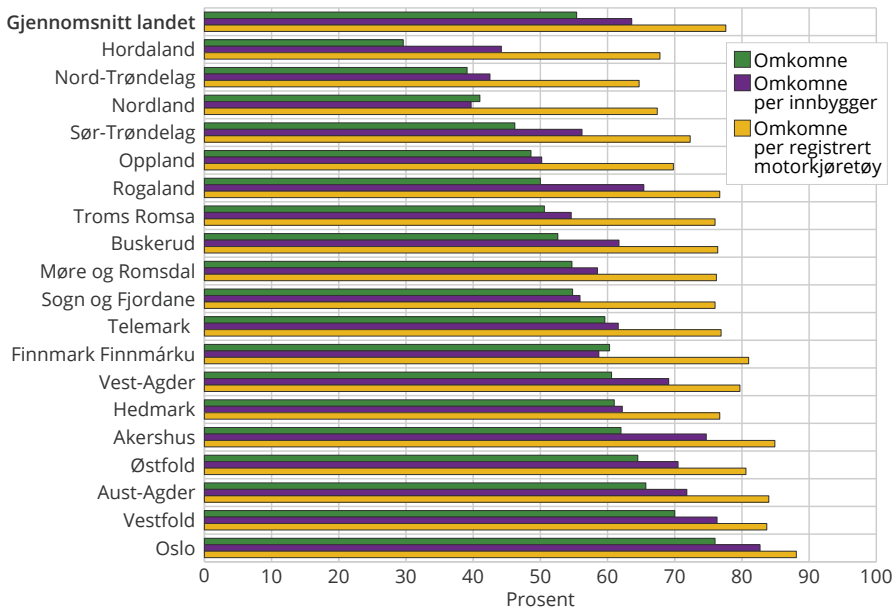
Oslo hadde ikke bare færrest omkomne per innbygger, men hadde også sterkest nedgang fra første del av 1980-tallet til perioden etter 2010 (se figur 7). Nedgangen var på 83 prosent, det vil si 19 prosentpoeng høyere enn for landsgjennomsnittet. Tilsvarende tall for Hordaland var 44 prosent. Bare Nordland og Nord-Trøndelag hadde lavere nedgang i antall omkomne i trafikken per innbygger i perioden med henholdsvis 40 og 43 prosent.

Som vi ser av figur 6, hadde Oslo og Sør-Trøndelag færrest omkomne i veitrafikkulykker per registrert motorkjøretøy i fylket i perioden 1980-1984. I gjennomsnitt omkom årlig 138 personer per million motorkjøretøyer i Oslo, mens 143 omkom i Sør-Trøndelag. Dernest fulgte Hordaland med 166 omkomne. Landsgjennomsnittet var 209 trafikkdrepte i tidsrommet 1980-1984. Finnmark lå dårligst an med 347 som hadde mistet livet i trafikken per million motorkjøretøy.

30 år senere var tilsvarende tall for Oslo og Sør-Trøndelag redusert til henholdsvis 17 og 39. I denne perioden ble Sør-Trøndelag passert av både Vestfold og Akershus, mens Oslo fortsatt hadde lavest risiko per registrert motorkjøretøy. I både Vestfold og Akershus mistet 29 personer livet per million motorkjøretøy hvert år i gjennomsnitt i denne siste perioden. I Finnmark var antall omkomne redusert til 66 personer per million motorkjøretøy. Hordaland hadde 42 færre omkomne enn landsgjennomsnittet i perioden 1980-1984 per million motorkjøretøy. Årsgjennomsnittet for perioden 2010-2014 for Hordaland var redusert til 54 drepte per million motorkjøretøy, eller 7 flere omkomne enn landsgjennomsnittet.

Ser vi på utviklingen i tallet på omkomne per motorkjøretøy registrert i respektive fylke, er Oslo på topp med en nedgang i risiko på 88 prosent i løpet av 30 år (se figur 7). Akershus og Aust-Agder fulgte deretter med henholdsvis

Figur 7. Veitrafikkulykker. Prosentvis nedgang fra 1980-1984 til 2010-2014 i antall omkomne, i antall omkomne per innbygger og per registrert motorkjøretøy. Fylke



Kilde: Veitrafikkulykker og Befolkningsstatistikk, Statistisk sentralbyrå og Motorvognregisteret, Statens vegvesen.

Hvorfor se på byene for seg?

Fylker med store bysentra vil ha et annet trafikkmønster enn fylker med mindre konsentrert trafikk. De vil gjerne også ha større andel av trafikken på veier med autovern, midtrabatter, rumlefelt, begrenset hastighet og andre sikkerhetstiltak som reduserer tallet på ulykker i trafikken. Større byer vil gjerne også ha kødannelse til visse tider av døgnet. Dette reduserer nødvendigvis ikke tallet på ulykker, men personskadeulykker og særlig de fatale ulykkene, som involverer omkomne personer unngås i perioder med kø.

Denne type momenter kan bidra til å forklare den positive utviklingen i fatale ulykker i Oslo de senere årene. På denne bakgrunn er det vanskelig å forklare Hordalands langt mindre positive utvikling (enn landsgjennomsnittet) da drøyt halvparten av fylkets befolkning er registrert bosatte i Bergen.

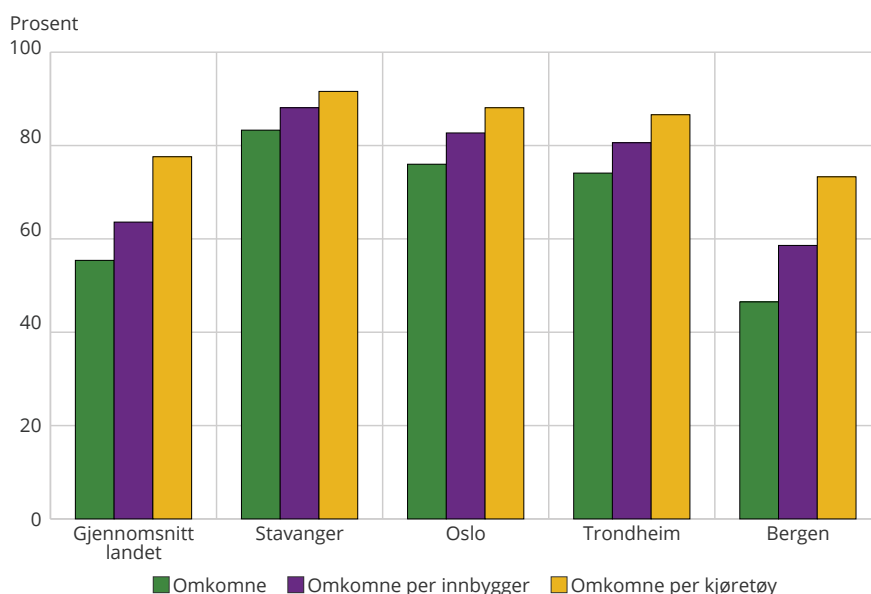
Vi kan gjøre fylkene noe mer homogene ved å spesifisere de største byområdene særskilt. Utover Oslo har vi skilt ut Bergen i Hordaland, Trondheim i Sør-Trøndelag og Stavanger i Rogaland. I Rogaland er det også andre tettsteder/byer som Sandnes og Haugesund som kunne vært regnet sammen med Stavanger, men det er ikke gjort her.

85 og 84 prosents risikoreduksjon. I Finnmark var tilsvarende nedgang 81 prosent. Bare fire fylker hadde en mer positiv utvikling i antall omkomne i 30-årsperioden, målt etter registrerte motorkjøretøyer. Nord-Trøndelag opplevde den minste nedgangen i risiko i denne perioden med 65 prosent. Deretter fulgte Nordland og Hordaland med henholdsvis 67 og 68 prosent.

Stor forskjell på by og land

Nedgangen i antall omkomne fra årsgjennomsnittet 1980-1984 til 2010-2014 er om lag 10-12 prosentpoeng mindre for både Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag når fylkenes byområder ikke inngår (se tekstboks). Når vi benytter befolkning eller registrerte kjøretøyer som grunnlag for eksponering, er risikoen for å omkomme i en veitrafikkulykke mindre i byområdene enn i fylkene de inngår i. Det betyr at Hordaland eksklusive Bergen kommer enda dårligere ut i sammenligningen med de andre fylkene. Hordaland uten Bergen hadde en nedgang i gjennomsnittlig antall årlig omkomne i 30-årsperioden på 19 prosent. Tilsvarende nedgang for Rogaland og Sør-Trøndelag uten byområder var henholdsvis 42 og 31 prosent.

Figur 8. Veitrafikkulykker. Prosentvis nedgang fra 1980-1984 til 2010-2014 i antall omkomne, i antall omkomne per innbygger og per registrert motorkjøretøy. Valgte byområder



Kilde: Veitrafikkulykker og Befolkningsstatistikk, Statistisk sentralbyrå og Motorvognregisteret, Statens vegvesen.

I perioden 1980-1984 mistet i gjennomsnitt 26 personer livet i Oslo-trafikken hvert år. I Bergen omkom årlig 9 personer i samme periode, mens det i Stavanger og Trondheim ble drept henholdsvis 4,8 og 5 personer i gjennomsnitt hvert år. 30 år senere var det bare 0,8 omkomne per år i Stavanger. Det tilsvarer en reduksjon på 83 prosent (se figur 8). Oslo fulgte deretter med en tilsvarende nedgang på 76 prosent foran Trondheims 74 prosent. I Bergen var nedgangen i tallet på årlig omkomne i trafikken i perioden på 47 prosent, med andre ord 8 prosentpoeng lavere enn gjennomsnittet for landet som utgjorde 55 prosent.

Statistikken viser at Bergen har hatt en mindre gunstig risikoutvikling enn gjennomsnittet for landet også når antall omkomne i trafikken ses i forhold til folkemengden: 59 prosent mot 64 prosent for landet. De tre andre byområdene har alle en tilsvarende nedgang i risiko på over 80 prosent.

Også når registrerte motorkjøretøyer erstatter folkemengden som grunnlag for eksponering, viser risikoutviklingen en mindre nedgang for Bergen (73 prosent) enn landsgjennomsnittet på 78 prosent i 30-årsperioden. Tallet på omkomne per million motorkjøretøy var riktignok mindre for Bergen enn for landet som helhet, henholdsvis 33 og 47 personer i årsgjennomsnitt for perioden 2010-2014. Det er likevel høyt sammenlignet med de andre byområdene. Det var lavest i Stavanger med 11 omkomne per million motorkjøretøy i denne perioden. Dernest fulgte Trondheim (13) og Oslo (16).