

Trafiksäkerhetssituationen, olycksläge m m i ett internationellt perspektiv

Thomas Lekander

Alltsedan vägtrafiken började motoriseras i Sverige omkring sekelskiftet har inte mindre än 50 000 personer omkommit och ca 1,5 miljoner personer skadats till följd av olyckor i vägtrafiken.

Förutom det lidande som drabbar olycks-offren och deras anhöriga medför trafikolyckorna även stora kostnader för samhället. Beräkningar som gjorts visar att vägtrafikolyckornas samhällsekonomiska kostnader årligen uppgår till minst 5 miljarder kronor.

Artikeln belyser kortfattat trafikolycksutvecklingen och trafiksäkerhetssituationen i Sverige idag och ger exempel på åtgärder som vidtagits för att höja trafiksäkerheten.

Vidare visas en översiktlig internationell jämförelse och varnas samtidigt för de svårigheter som föreligger när man vill jämföra olika länders trafiksäkerhetsnivå. Trots dessa problem konstateras att trafiksäkerheten i Sverige är hög jämfört med andra länder.

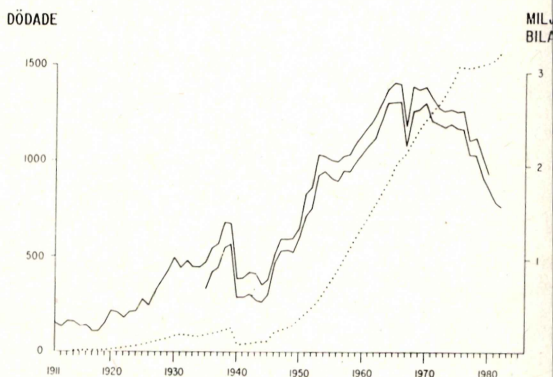
Artikeln är skriven av Thomas Lekander som är byrådirektör vid trafiksäkerhetsverkets centralförvaltning i Borlänge.

baseras på trafikolyckor som skett på väg i Sverige och där personer avlidit inom 30 dagar efter olyckstillfället, medräknar dödsorsaksstatistiken samtliga personer som är kyrkobokförda i Sverige som avlidit till följd av skador i trafikolycka, även om olyckan skett i utlandet.

Denna skillnad i definition medför att dödsorsaksstatistiken redovisar ca 100 fler omkomna varje år än vägtrafikolycksfallsstatistiken.

I figur 1 redovisas dessa båda tidsserier samt en kurva över antalet bilar i trafik vid slutet av respektive år. Ur detta diagram kan utläsas en stor samstämmighet mellan ökningen av antalet bilar och antalet trafikdödade personer fram till slutet av 1960-talet. Man kan även notera att antalet dödsolyckor sedan 1970 så gott som årligen minskat trots att antalet bilar fram till mitten av 1970-talet fortsatt att öka. Under de senaste åren har antalet dödade minskat kraftigt medan antalet bilar i trafik varit stort sett oförändrat. Antalet trafikdödade personer under 1982 var 758 och man får gå tillbaka i tiden

Figur 1. Utvecklingen av trafikdödade och bilbestånd i Sverige.



TRAFIKSÄKERHETSUTVECKLINGEN I SVERIGE

Officiell statistik över vägtrafikolyckor har förts sedan 1935. De fyra första åren omfattade statistiken endast motorfordonsolyckor för att sedan utvidgas till att omfatta det något vidare begreppet vägtrafikolyckor, där man även medräknar trafikolyckor mellan cykel och fotgängare, cykel och cykel etc.

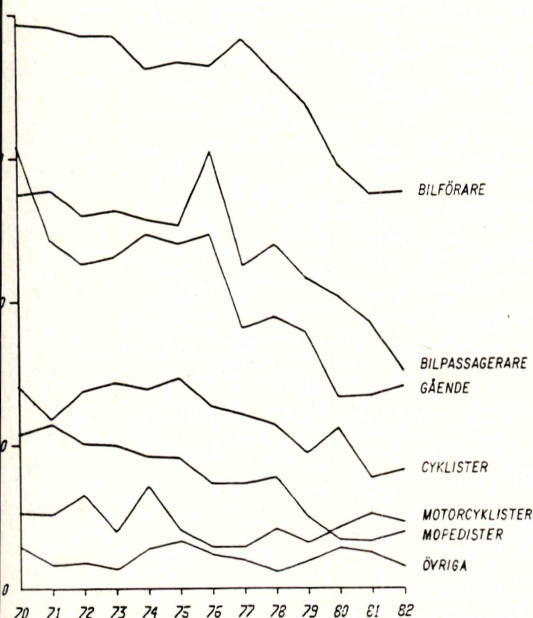
Om man önskar uppgifter över dödade för åren före 1935 är man hänvisad till dödsorsaksstatistiken där data finns från 1911.

Till skillnad från vägtrafikolycksstatistiken som

da till 1952 för att finna en lägre siffra. Vid denna punkt fanns i landet mindre än en halv miljon ar, att jämföra med ca 3,1 miljoner vid utgången 1982.

Figur 2 visar utvecklingen av antalet dödade i olika trafikantkategorier under åren 1970–1982. Under denna period har en nedgång skett inom samtliga trafikantkategorier och speciellt stor har minskningen varit bland bilförare och bilpassagerare under den senare delen av 1970-talet. Antalet dödade fotgängare uppgick under de tre åren på 80-talet till mindre än hälften av antalet 1970. Även bland mopedister har en kraftig nedgång skett.

Figur 2. Antal dödade i olika trafikantkategorier 1970–1982.



Även bland skadade har under senare hälften av 1970-talet en minskning skett bland bilförare och bilpassagerare men även bland mopedister och gående, dock ej i lika stor utsträckning. Däremot har under de senaste åren en betydande ökning skett av antalet skadade motorcyklister och cyklister och detta hänger givetvis samman med att antalet motorcyklar idag är mer än dubbelt så stort som under 1970-talet och att man idag cyklar betydligt mer än tidigare.

Denna stora förbättring av trafiksäkerheten under de senaste decennierna har naturligtvis ett samband med de satsningar på ökad säkerhet som skett på en mängd områden och som mer målmedvetet påbörjades i samband med omläggningen till högertrafik 1967.

Som exempel på åtgärder som vidtagits kan nämnas:

- Lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälte i personbilers framsäte, obligatorisk användning av varselljus för motorfordon samt obligatorisk användning av hjälm för motorcyklister och mopedister.
- Allt större krav ställs på fordonen så att de fordon som tillverkas idag har en betydligt större olycks- och skadeförebyggande säkerhet än tidigare.
- Förändringar i trafikmiljön, så tillvida att oskyddade trafikanter alltmer separeras från biltrafiken genom tex separata gång- och cykelbanor, gånggator i centrala delar av större tätorter.
- Vid planering av nya bostadsområden tas idag större hänsyn till trafiksäkerhetsaspekter än tidigare.
- Betydande belopp har av väghållare satsats för att öka framkomlighet och trafiksäkerhetsstandard på gator och vägar genom bla nybyggnad, breddning, förbättrad linjeföring och förbättrad gatubelysning.
- Stora informationsinsatser har gjorts av såväl myndigheter som organisationer i syfte att höja trafiksäkerhetsmedvetandet hos allmänheten.
- Skolans trafikundervisning har successivt förbättrats.

Detta är några exempel på åtgärder som under årens lopp vidtagits i trafiksäkerhetshöjande syfte. Att kunna mäta effekten av varje enskild åtgärd är naturligtvis svårt utan man får betrakta den gynnssamma olycksutvecklingen alltsedan 1970 som det samlade resultatet av alla åtgärder som vidtagits av såväl myndigheter, organisationer som enskilda medborgare.

Trafiksäkerhetssituationen idag

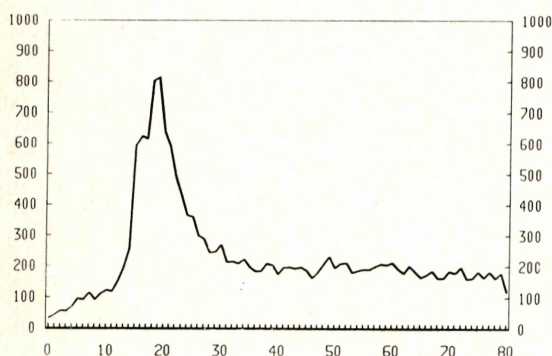
Som tidigare nämnts omkom 758 personer i vägtrafiken under 1982. Antalet skadade personer uppgick

enligt den officiella statistiken till 19277. De verkliga antalet skadade är dock betydligt högre – ca 50 000 – eftersom de officiella siffrorna endast är baserade på de olyckor som kommit till polisens kännedom. Det totala antalet inträffade trafikolyckor, inklusive de som enbart medfört egendomskada uppgick till ca 300 000 varav ca 60 000 blev polisrapporterade.

Denna brist i statistiken medför att man inte enbart med utgångspunkt från dessa uppgifter kan dra alltför långt gående slutsatser eftersom bl a bortfallet inte är lika stort för alla olyckstyper. Sålunda rapporteras exempelvis singelolyckor i betydligt lägre utsträckning än flerpartsolyckor, och olyckor med svårare skadeföljd blir polisanmälda i högre grad än olyckor med enbart lindriga skadekonsekvenser. Statistiken över trafikdödade är dock fullständig och hit räknas alla som avlider inom 30 dagar efter olyckstillfället.

I figur 3 redovisas antalet dödade och skadade per 100 000 invånare i respektive årtårsklass för 1982 och därur kan utläsas att åldersgruppen 15–24 år har 3–4 gånger större skaderisk jämfört med övriga åldrar. I absoluta tal svarar denna åldersgrupp för mer än en tredjedel av alla som rapporterats dödade eller skadade.

Figur 3. Antal dödade och skadade per 100 000 invånare 1982.



Dödsfall i vägtrafiken svarar för mellan 20–30 % av alla dödsfall i åldrarna 1–24 år och utgör därmed den största enskilda dödsorsaken i dessa åldrar.

Inte mindre än 41 % som förolyckades i trafiken 1982 var oskyddade trafikanter dvs motorcyklister,

mopedister, cyklister eller gående. Inom de tre så nämnda trafikantkategorierna svarade persone åldern 65 år och däröver för en mycket stor and närmare 50 %, medan barn yngre än 15 år svara för drygt 10 %. Två tredjedelar av de omkom fotgängarna dog i olyckor inom tätbebyggt områ ofta på eller i närheten av övergångsställe.

Trots att det går ungefär 35 personbilar på var tung lastbil har ca en tredjedel av alla förare o passengerare i personbil som omkommit i samband med kollision mellan bilar omkommit just vid sammanstötning med tung lastbil. Många av dessa olyckor har varit mötesolyckor i halt väglag.

Av de 185 förare och passengerare av motorfordon som 1982 dödades i samband med singelolyckor har inte mindre än en tredjedel avlidit till följd av att fordonet sammanstött med i vägens närhet befintliga belysningsstolpar, telefonstolpar, träd eller stenar.

INTERNATIONELL TRAFIKSÄKERHET

Definitioner

I de flesta länder i Europa tillämpas numera i vägtrafikolycksstatistiken en tidsgräns på 30 dagar vad gäller dödade till följd av vägtrafikolycka. Andra tidsgränser förekommer dock och som exempel kan nämnas Japan som har en tidsgräns på 24 timmar och USA som i sin statistik medräknat alla som avlider inom 1 år efter olyckstillfället.

Vad gäller skadade föreligger olika kriterier i olika länder på vilka skadefall som skall medräknas i statistiken. Vissa länder räknar endast med de som blir så svårt skadade att sjukhusbehandling blir nödvändig medan andra länder även räknar med lindrigare skador. Finland ändrade sina statistikrutiner 1978 till att endast omfatta sjukhusvårdade trafikskadefall i sin statistik. De flesta andra länder, däribland Sverige, räknar även med lindriga skador. Gemensamt för så gott som samtliga länder är dock att statistiken baseras på de olyckor som kommer till polisens kännedom, vilket medför att statistiken endast återspeglar en del av verkligheten eftersom långtifrån alla olyckor blir polisrapporterade.

Eftersom olika definitioner på skadade används

tabell 1. Antal trafikdödade i några länder åren 1960–1981.

	S	DK	N	SF	D	F	GB	US	JPN
1960	1 036	735	310	765	14 406	8 295	6 970	38 137	12 055
1965	1 313	1 010	423	1 049	15 753	12 150	7 952	49 000	12 484
1970	1 307	1 208	560	1 055	19 193	15 034	7 499	56 800	16 765
1975	1 172	827	539	910	14 870	12 996	6 366	46 550	10 792
1976	1 168	857	471	804	14 820	13 577	6 570	45 422	9 734
1977	1 031	828	442	709	14 978	12 961	6 614	47 878	8 945
1978	1 034	849	434	610	14 662	11 957	6 831	50 327	8 783
1979	926	730	437	650	13 222	12 197	6 352	51 083	8 466
1980	848	690	362	551	13 041	12 384	6 239	51 077	8 760
1981	784	662	338	555	11 674	12 428	6 069	49 268	8 719

I olika länder brukar man vid internationella jämförelser vanligen begränsa sig till att jämföra antalet omkomna. Det räcker dock inte att jämföra antalet dödade utan man måste även relatera dessa uppgifter till något och detta brukar i allmänhet vara antalet invånare eller antalet bilar i respektive land eftersom dessa uppgifter i allmänhet är lätt tillgängliga. Det bästa vore naturligtvis att relatera uppgifterna över antalet omkomna till trafikens storlek och struktur men sådana uppgifter är mycket svåra att beräkna med tillräcklig noggrannhet. Bristen på goda jämförande studier av trafiksäkerheten i olika länder är dock i det närmaste total.

Att hitta ett absolut rättvist mått att jämföra trafiksäkerheten i olika länder är med stor sannolikhet omöjligt eftersom det inte enbart är antalet invånare eller fordonsparkens storlek att ta hänsyn till utan det finns en mängd andra faktorer att ta med i beräkningen såsom tex:

- Befolkningstäthet, urbaniseringsgrad
- Biltäthet och fordonsparkens struktur
- Väg- och gatunätens standard och struktur
- Årliga körsträckor
- Klimatförhållanden
- Allmän levnadsstandard
- Trafiklagstiftning och trafikövervakning

Internationell olycksutveckling

Med uppgifter ur olika internationella statistikpublikationer kompletterat med uppskattningar från länder från vilka uppgifter saknas har man beräknat att det årligen i hela världen omkommer ca 250 000 personer till följd av trafikolyckor och att antalet

skadade uppgår till ca 15 miljoner varje år.

I tabell 1 redovisas utvecklingen av antalet dödade i några länder i Europa samt USA och Japan.

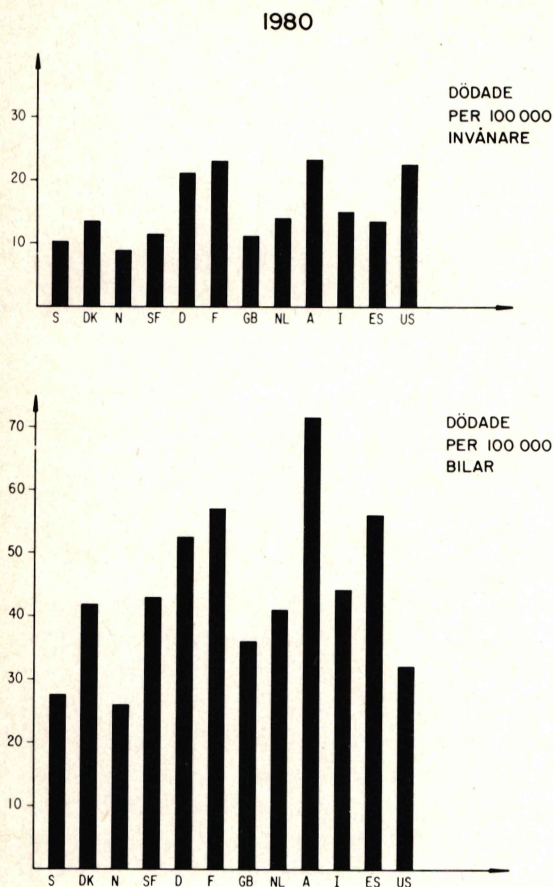
Ur tabellen framgår att en nedgång under 1970-talet skett av antalet trafikdödade. Minskningen uppgår – med undantag för USA och Frankrike – till 40–50%. Detta trots att den totala trafikvolymen under 1970-talet ökat kraftigt. Det är framförallt i samband med den första sk oljekrisen 1974 som man kan märka stora nedgångar vilket har samband med att man samtidigt i ett flertal länder vidtog åtgärder i bränslebesparande syfte tex sänkning av hastighetsgränser, vilket även hade till följd att svårare personskadeolyckor minskade.

I många utvecklingsländer har däremot antalet dödade och skadade ökat i samma utsträckning som fordonsparken ökat dvs i stort samma förhållande som tidigare gällde i Sverige och andra industriländer.

I figur 4 redovisas antalet trafikdödade per 100 000 invånare och 100 000 bilar i trafik i några länder 1980. Eftersom de flesta av dessa länder har ungefär lika stor biltäthet så blir skillnaden mellan länderna i de båda diagrammen inte så stor. Undantag finns dock för Spanien och USA där biltätheten är mindre respektive högre än i de övriga länderna.

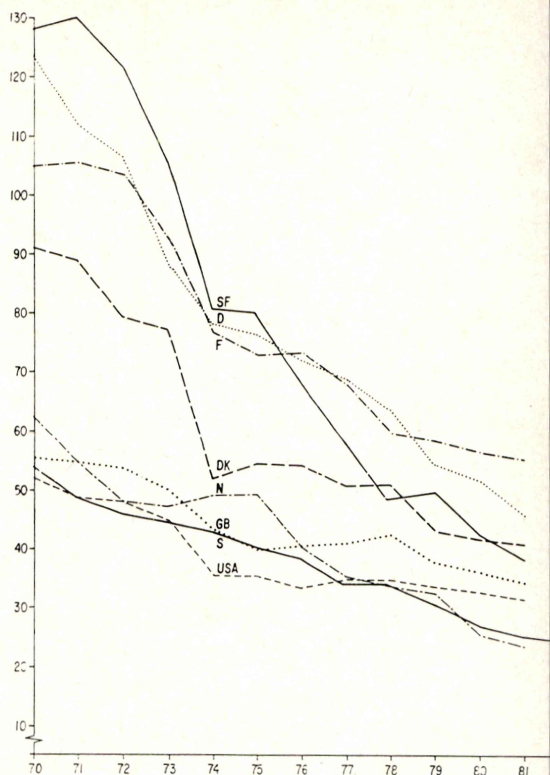
I figur 5 redovisas utvecklingen av antalet dödade per 100 000 bilar i några länder under åren 1970–1981. Det framgår där att antalet omkomna i förhållande till bilparkens storlek kraftigt minskat för samtliga redovisade länder med undantag för USA som under den aktuella perioden legat på i stort sett oförändrad nivå. Den nedgång som under 1970-talet

Figur 4. Antal dödade per 100 000 invånare och 100 000 bilar.



skett för de övriga länderna i diagrammet ägde rum redan under slutet av 1950-talet och under 1960-talet i USA.

Figur 5. Antal dödade per 100 000 bilar.



På vilket sätt man än mäter kan dock konstateras att trafiksäkerheten i Sverige jämfört med andra länder är hög. Detta innebär dock inte att vi får slå oss till ro; det var trots allt 758 personer som under 1982 omkom i trafiken, och det är 758 för många.