

RISIKO I TAXITRAFIKK



08.08.2011

Analyse av ulykkesstatistikk 1991- 2010

Notatet tar for seg statistikken for trafikkulykker med personskade der taxi er involvert. Datagrunnlaget er utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå og tilrettelagt for Norges Taxiforbund.

Analysene viser at ulykkestallene for næringen er halvert siden begynnelsen av 1990-tallet. Spesielt i storby-områder, med Oslo i spissen, kan det påvises meget gode resultater.

Ved siden av reduksjon i ulykkestallet, er det påvist en vridning fra de alvorligste skader over mot lettere skader i taxiulykkene. Påkjøring bakfra er mest utbredt ulykkestype, ved siden av fotgjengerulykker og ulykker i kryss og avkjørsler.

Risiko i taxitrafikk

ANALYSE AV ULYKKESSTATISTIKK 1991-2010

Innhold

LAVE ULYKKESTALL I TAXINÆRINGEN	3
Statistikkens hovedbudskap	3
Statistikk, tolkning og metode	3
ANTALL ULYKKER	3
NÅR SKJER TRAFIKKULYKKENE	6
ANTALL SKADDE PERSONER I TAXIULYKKER	7
RAMMEDE TRAFIKKANTKATEGORIER	8
Trafikantkategorier i taxiulykkene	8
Trafikantgrupper i alle veitrafikkulykker	9
Økt beltebruk reduserer skadeomfanget.....	10
SKADEGRAD VED TAXIULYKKER	11
ULYKKESTYPER	12

LAVE ULYKKESTALL I TAXINÆRINGEN

Statistikkens hovedbudskap

Statistikken for trafikkulykker med taxi involvert viser en jevnt synkende tendens mht antallet ulykker og skadeomfang. De siste år har antallet skadde personer i taxi-ulykkene vært relativt stabilt, men dog slik at det skjer en reduksjon i de alvorligste skadegrader. Det skjer en vridning mot lettere skader, men flere personer blir skadet pr ulykke.

Oslo har alene en fjerdedel av landets drosjer. Det er i byene taxi er mest fremtredende i trafikkbildet, noe som også vises i ulykkesstatistikken ved at flest ulykker skjer i "byfylker" og ved at ulykkestyper som kjennetegner bytrafikk har dominert. Utviklingen senere år viser en kraftig reduksjon i ulykkestallene, spesielt for Oslo og Akershus.

Statistikk, tolkning og metode

Norges Taxiforbund har fulgt ulykkestallene for taxi siden begynnelsen på 1990-tallet. Tallene er brutt ned på fylke, ulykkestyper og skadegrad. For berørte personer skiller vi mellom taxifører, taxipassasjer og andre trafikanter (dvs fører og passasjer i andre kjøretøy involvert, fotgjengere, syklister, akende med mer). Datagrunnlaget er politirapporter for veitrafikkulykker som bearbejdes av Statistisk Sentralbyrå til den løpende statistikk for veitrafikkulykker i Norge. Statistikken for taxiulykker er således et utdrag av denne.

Vi definerer en taxiulykke som en veitrafikkulykke, hvor minst ett av de involverte kjøretøy er taxi. I denne definisjonen er det ikke tatt stilling til skyldspørsmålet. Statistikken gir imidlertid, direkte og indirekte, innblikk i mange av årsaksforholdene.

Feilkilder og problemer knyttet til underrapportering osv, er like for taxi- og den samlede ulykkesstatistikken. Fordi taxistatistikken er basert på et mindre utvalg i det samlede ulykkesbilde, skal man selvsagt være varsom med for bastante konklusjoner på enkelttall for det enkelte år. For å få fram trender i ulykkesbildet har vi derfor søkt å se på flere år i sammenheng. Likheter og forskjeller med endringer i den samlede ulykkesstatistikken, gir også grunnlag for interessante konklusjoner.

Statistikken omfatter kun ulykker med personskade (og taxi involvert). Ulykker med kun små og store materielle skader, er ikke med i denne sammenheng. Med mye kjøring i tett trafikkerte områder og trange gater, kan det antas at omfanget av småbulker og større skader samlet har en betydelig økonomisk kostnad for næringen og samfunnet. Analyser av forsikringsselskapers saksmapper og drosjeeiernes regnskaper vil kunne si noe om omfanget.

Kunnskap om ulykker, typer ulykker og deres konsekvenser er en forutsetning for at man skal kunne arbeide systematisk for å unngå ulykker i framtida. Det er statistikkens formål.

ANTALL ULYKKER

Det var 53 taxiulykker med personskade i 2010. I 2008 og 2009 var det 52 ulykker. Det er det laveste nivå vi har registrert siden oppstart av statistikken i 1991. Det høyeste antall var i 1993 med 173 ulykker med personskade.

Antallet taxiulykker har gått systematisk ned, siden begynnelsen på 1990-tallet. Ulykkestallet tre siste år er en tredjedel av gjennomsnittet for 1991-95. Drosjene har samtidig redusert sin andel av de samlede antall ulykker fra 2,0 prosent i 1993 til under 1 prosent de senere år. Det vil si at drosjene ikke bare følger den generelle nedgang i ulykkestallene, men har en ekstra positiv utvikling mht trafiksikkerhet i tillegg til de generelle trender.

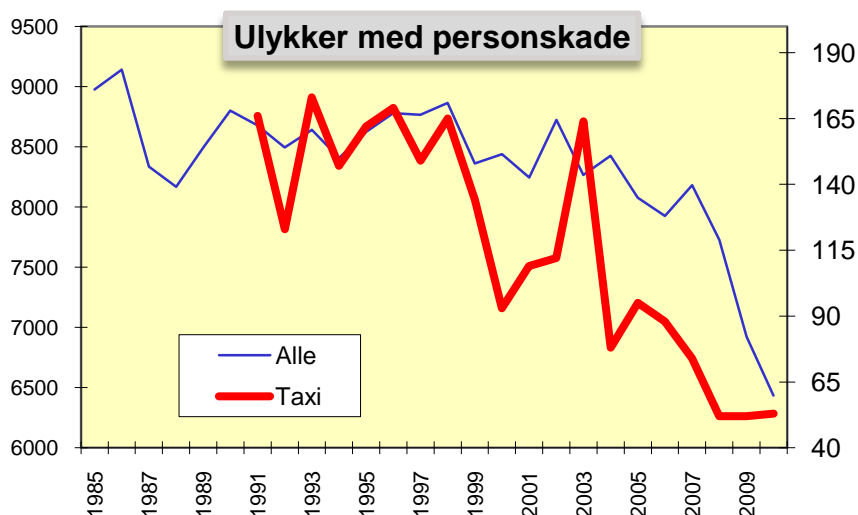
Med et fåtall ulykker i det enkelte fylke, skal man være varsom med å tolke de lokale tallene for langt. De fylker med lavest relativ andel av taxiulykker, er også de fylkene med færrest antall drosjer.

Antall Ulykker med taxi innblandet	1991-10		Taxi - Ulykker pr år				Taxi-andel alle ulykker	
	Totalt	Pr. år	91-95	96-00	01-05	06-10	2001-05	2006-10
I ALT	2356	117,8	154,2	142,0	111,6	63,8	1,34 %	0,85 %
Østfold	51	2,6	4,2	2,4	2,2	1,4	0,42 %	0,29 %
Akershus	147	7,4	10,6	10,6	5,0	3,2	0,61 %	0,48 %
Oslo	1111	55,6	72,2	66,6	56,6	26,8	5,44 %	2,82 %
Hedmark	41	2,1	2,6	1,6	2,2	1,8	0,55 %	0,52 %
Oppland	31	1,6	2,6	2,0	1,0	0,6	0,28 %	0,19 %
Buskerud	59	3,0	2,8	4,4	3,2	1,4	0,80 %	0,45 %
Vestfold	53	2,7	3,0	3,4	1,6	2,6	0,36 %	0,70 %
Telemark	42	2,1	3,0	1,8	1,8	1,8	0,42 %	0,49 %
Aust-Agder	25	1,3	2,2	1,4	1,0	0,4	0,45 %	0,19 %
Vest-Agder	64	3,2	4,6	4,2	2,6	1,4	0,85 %	0,54 %
Rogaland	156	7,8	9,8	8,6	9,2	3,6	1,60 %	0,66 %
Hordaland	192	9,6	12,2	10,2	9,6	6,4	1,17 %	0,85 %
Sogn & Fj.	9	0,5	0,8	0,6	0,0	0,4	0,00 %	0,25 %
Møre & R.	82	4,1	7,6	5,2	2,2	1,4	0,52 %	0,35 %
S-Trøndelag	106	5,3	4,8	6,8	5,4	4,2	1,01 %	0,83 %
N-Trøndelag	21	1,1	1,2	1,4	0,8	0,8	0,42 %	0,47 %
Nordland	79	4,0	4,0	5,4	3,8	2,6	0,99 %	0,78 %
Troms	51	2,6	4,2	2,4	1,2	2,4	0,51 %	1,24 %
Finnmark	36	1,8	1,8	3,0	2,2	0,6	2,17 %	0,54 %

TABELL 1: ANTALL ULYKKER MED TAXI 1991-2009. SAMLET OG FYLKESFORDELT. ANDEL AV ALLE VEITRAFIKKULYKKER

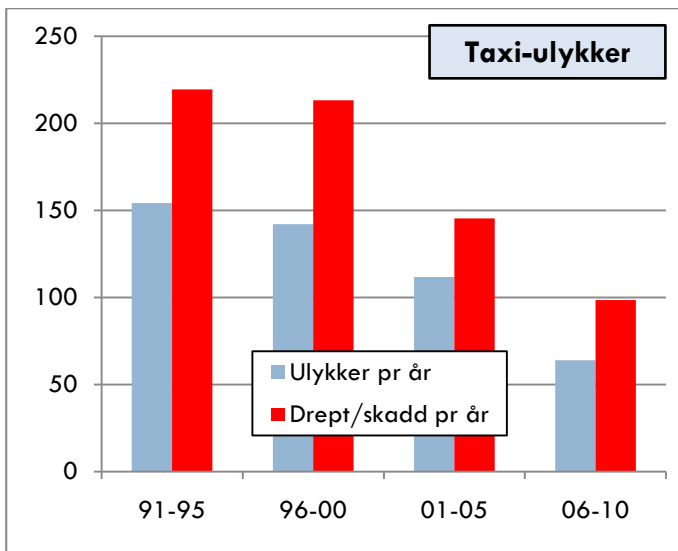
Utviklingen blant Oslo-taxiene er positiv, ved at antall ulykker nå er under en firedel av nivået først på 1990-tallet (21 i 2010 mot 96 i 1993). Akershus og andre fylker med store byer/tettsteder viser også en positiv trend.

Drosjenes andel av alle ulykker synker i alle fylker, med unntak av Troms og Vestfold. De to fylkene har doblet sin andel fra 2001-05 til 2006-10.

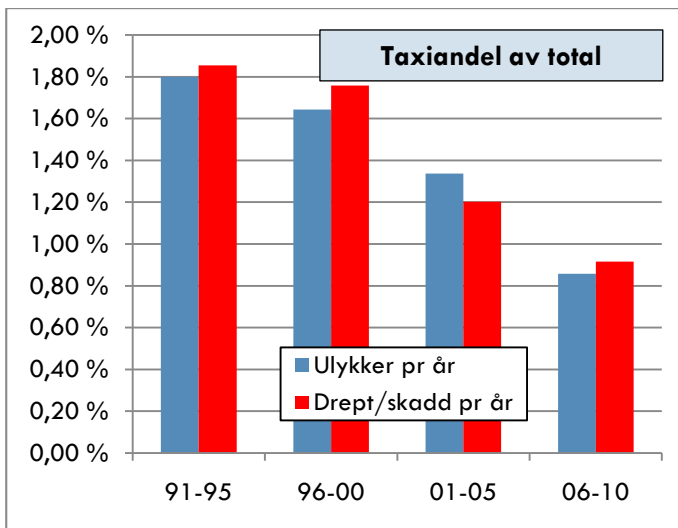


Figur 1: Antall ulykker med personskade 1985-2008. Taxiulykker og alle ulykker.

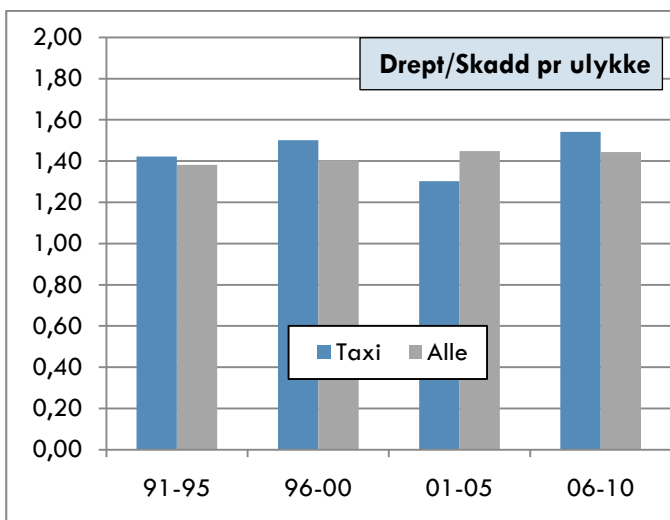
Figur 1 viser at ulykkestallene både generelt og for taxi synker. Figuren antyder at reduksjonen i ulykkestallet kommer noe før i drosjencæringen enn for hele veitrafikksektoren. For et bedre bilde av langsiktige utviklingstrekk er flere år sett i sammenheng i figurene 2-4.



FIGUR 2: ANTALL TAXIULYKKER OG DREPT/SKADD I SLIKE ULYKKER. ÅRLIG GJENNOMSNIITT.



FIGUR 3: TAXIULYKKERS ANDEL AV ALLE VEITRAFIKKULYKKER. ANTALL ULYKKER OG DREPTE/SKADDE.



FIGUR 4: DREPT/SKADD PR ULYKKE. TAXIULYKKER OG ALLE VEITRAFIKKULYKKER.

Figur 2 viser at både antall ulykker og antall skadde personer i taxiulykker har en synkende tendens, og at utviklingen har vært markant etter århundreskiftet.

Årsakene til utviklingen ligger selvsagt i at taxiene tar del i den generelle utvikling for veitrafikken. Man kjører på de samme veier, det skjer forbedring av kjøretøy og kampanjer etc mot den vanlige bilfører når også fram til taxiførerne.

Noen forskjeller i forhold til annen veitrafikk, kan være av interesse i tolkningen av statistikken. Disse er bl a:

- En stor andel av taxitrafikken skjer på det lokale vei- og gatenett, og i områder med stor konflikt med annen trafikk.
- En taxifører er mer i trafikk enn den vanlige bilist, og bør derfor være mer erfaren og kompetent.
- Taxibilene er større, nyere og bedre utstyrt enn privatbilene
- Taxibilene kjører lengre og utnyttes på en helt annen måte enn privatbilen (f eks høy baksetefaktor).
- Avgiftslegging av taxi avviker fra den generelle avgiftslegging av biler
- Drosjeeiere og taxiførere er en avgrenset målgruppe for egne kampanjer og opplæringsprogram

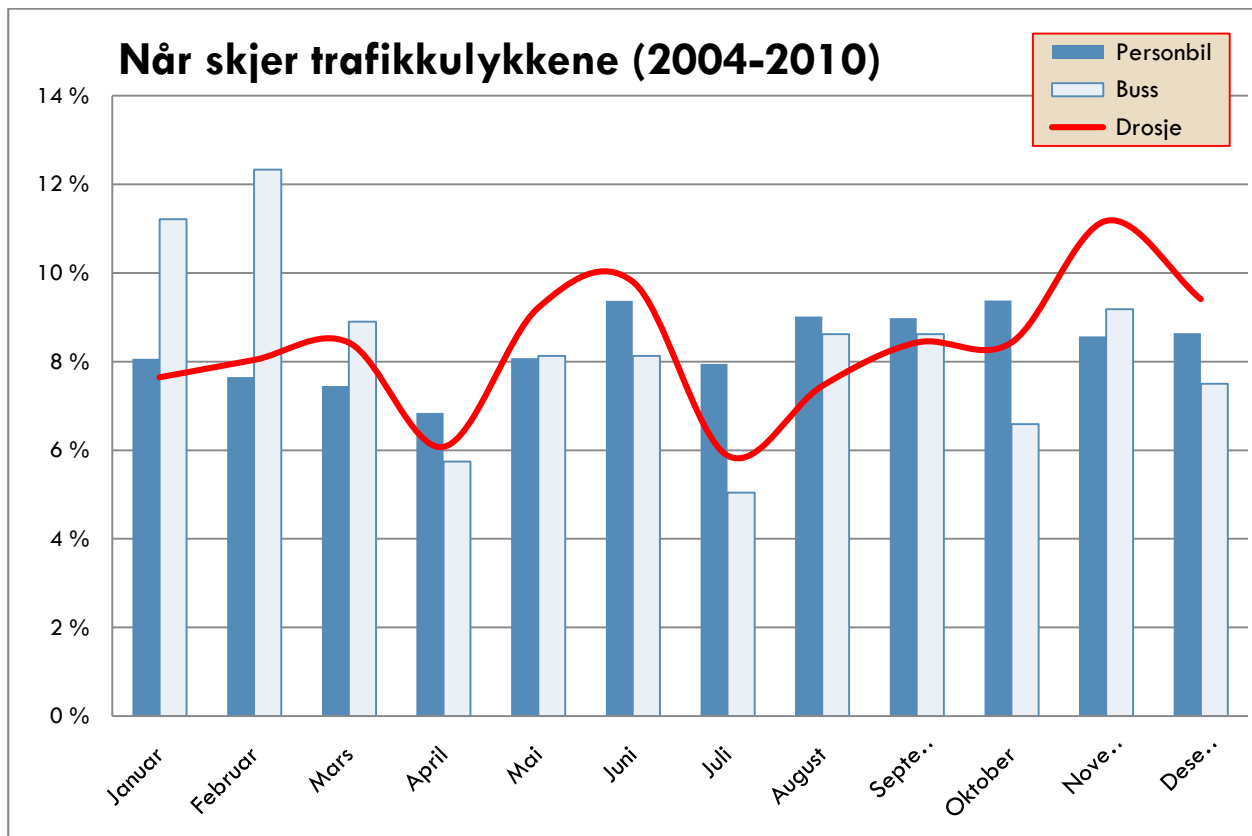
Figur 3 viser at taxiulykkene utgjør en synkende andel av alle veitrafikk-ulykker, både mht antall og skadde personer. (Skadegrad behandles senere). Figur 4 viser at det er forskjell i antallet skadde pr ulykke, noe som tyder på at det er en forskjell på ulykkestyper.

Vi merker oss også at perioden 2001-05 skiller seg ut fra de øvrige 5-årsperioder, spesielt for taxitrafikken. I perioden økte konkurransen i næringen, det ble innført moms på taxitjenester (og med mva-fradrag fikk vi raskere utskifting av taxibilene). Muligens kan dette gi noe forklaring til ulykkes-bildet vi observerer. Eller det er tilfeldige sammenreff.

NÅR SKJER TRAFIKKULYKKENE

Statistisk Sentralbyrå har i Statistikkbanken oversikt over innblandede kjøretøy i trafikkulykker fordelt pr måned og kjøretøygruppe. Vi har sett på årene 2004 – 2010 samlet, for å se på forskjeller mellom kjøretøygruppene.

(Det kan være variasjoner mellom årene og for taxi er tallene hvert år små. Derfor velger vi å se på fordelingen pr måned over flere år.)



FIGUR 5: PROSENTVIS FORDELING AV ULYKKER PR MÅNED I ÅRENE 2004-2010, FORDELT PÅ KJØRETØYGRUPPER.

Figur 5 viser at november og mai/juni er måneder med størst andel av trafikkulykker med drosjer involvert. Dette er måneder med størst drosjetrafikk, slik at det ulykkestallene må sees i sammenheng med etterspørselen etter drosjetjenester.

Det fremgår også av figuren at fordelingen av trafikkulykker er ganske lik for drosjer og personbiler generelt. Dog slik sensommer- og høstmånedene ser noe bedre ut for drosjene enn for personbil, med motstykke senvinter- og vårmånedene.

Mer markant er forskjellen i forhold til månedsfordelingen for bussenes trafikkulykker. Der er det vintermånedene som har klart størst andel av ulykkene buss er involvert i. Det synes å ha klar sammenheng med føre, og muligens dekkbruk. Slik sammenheng kan ikke spores i ulykkestallene for drosjene.

(Statistikkbankens tall viser også en fordeling av ulykkene på dekkbruk. Omtrent halvparten er knyttet til kategorien "uoppgitt", så vi har derfor ikke analysert disse fordi tallgrunnlaget for taxi blir for lite. En slik analyse må også sees i forhold til faktisk dekkvalg, som vi ikke har data for. Vi merker oss imidlertid at det ikke er registrert bruk av sommerdekk ved taxiulykker i perioden november-mars, som kan tyde på at dekkvalg er noe drosjeeiere tar alvorlig. Dog er det ulike skoler mht piggbruk, også i taxinæringen.)

ANTALL SKADDE PERSONER I TAXIULYKKER

Tabell 2 viser en jevnt fallende tendens i antallet personer som er skadd/drept i taxiulykker. Dette følger selvsagt av at det er færre slike ulykker, som omtalt foran. Men nedgangen i antall skadde personer er noe mindre enn nedgangen i antallet ulykker. Det gjennomsnittlige antallet skadde personer pr ulykke øker (jfr figur 4). Denne endringen er mer markert for taxiulykker enn for alle trafikkulykker.

	Antall 1991-10	Gjsn 91-10	Skadde/drept pr år				1991-09 Pr mill km	pr ulykke	
			91-95	96-00	01-05	06-10		91-05	06-10
I ALT	3382	169,1	219,4	213,2	145,4	98,4	0,24	1,44	1,54
Østfold	63	3,2	5,2	2,8	2,6	2,0	0,13	1,24	1,43
Akershus	210	10,5	15,4	15,0	7,4	4,2	0,20	1,43	1,31
Oslo	1520	76,0	98,6	97,8	72,8	34,8	0,45	1,37	1,30
Hedmark	91	4,6	6,6	2,0	3,0	6,6	0,29	2,22	3,67
Oppland	61	3,1	3,4	4,4	1,6	2,8	0,14	1,97	4,67
Buskerud	104	5,2	4,4	10,0	4,0	2,4	0,17	1,76	1,71
Vestfold	74	3,7	4,4	5,0	2,4	3,0	0,20	1,40	1,15
Telemark	61	3,1	4,6	2,2	2,6	2,8	0,13	1,45	1,56
Aust-Agder	37	1,9	3,8	1,6	1,6	0,4	0,19	1,48	1,00
Vest-Agder	86	4,3	6,0	6,0	3,8	1,4	0,16	1,34	1,00
Rogaland	199	10,0	12,2	11,2	11,2	5,2	0,14	1,28	1,44
Hordaland	293	14,7	20,6	16,0	10,8	11,2	0,20	1,53	1,75
Sogn & Fj.	14	0,7	1,2	1,2	0,0	0,4	0,05	1,56	1,00
Møre & R.	129	6,5	9,8	7,8	4,0	4,2	0,27	1,57	3,00
S-Trøndelag	156	7,8	6,2	11,4	6,6	7,0	0,16	1,47	1,67
N-Trøndelag	37	1,9	2,4	2,8	1,2	1,0	0,09	1,76	1,25
Nordland	100	5,0	5,4	8,0	3,8	2,8	0,16	1,27	1,08
Troms	87	4,4	6,4	2,8	2,8	5,4	0,17	1,71	2,25
Finnmark	60	3,0	2,8	5,2	3,2	0,8	0,26	1,67	1,33

Tabell 2: Antall drepte/skadde i taxiulykker 1991-2009. Fylkesfordelt. Skadde pr mill km og pr ulykke.

Tallene for de enkelte fylker bærer preg av at tallgrunnet er lite. Man skal være varsom med å trekke bastante konklusjoner om trender, fordi enkeltulykker her slår sterkt ut i tallene for skadde pr ulykke. Dog forteller det at også taxi risikerer i komme ut for større trafikk-ulykker med flere alvorlig skadde.

I utgangspunktet kan vi ikke spore noen systematisk forskjell i en by-land dimensjon i tabell 2. At Oslo og Akershus viser en annen utvikling enn landsgjennomsnittet er likevel en indikasjon i den retning.

Vi mangler tall for utviklingen i gjennomsnittsbelegget (antall passasjerer) i drosjene. Det er i statistisk sammenheng antatt å være relativt konstant fra år til år, men for en så lang periode vi betrakter her vil langsiktige trender ha betydning.

Vi vet bl a at i pasienttransporten arbeides det systematisk med samordning av flere passasjerers reiser. Når en bil først blir involvert i trafikkulykke, øker selvsagt risikoen for personskade med antall personer om bord. Det gjelder også for taxi.

Utviklingen i Oslo og Akershus er positiv og gledelig. Der ulykkestallene for næringen har vært høyest, har vi nå merkbare resultater å vise til. Antall personskader er kraftig redusert, mer enn reduksjonen i ulykkestallet skulle tilsi. I den andre enden av skalaen må vi peke på utviklingen i Hedmark, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms, der antallet skadde/drepte har økt de siste år.

I alle distrikter blir slike tall en utfordring for næringen lokalt å gripe fatt i. Målet blir å snu utviklingen i samarbeid med myndigheter og andre organisasjoner, som f eks Trygg Trafikk. Sentralt i arbeidet blir svar på spørsmål, som:

- Hvorfor avviker man fra andre fylker i utviklingen av taxiulykker (finne årsaken)
- Hva bør gjøres for å snu utviklingen (tiltaket)
- Hvem kan gjennomføre de nødvendige tiltak (tiltakseier)
- Hvordan skal tiltakene evalueres (effektmåling)

I tabell 2 framgår også den relative risiko ved taxitransport i forhold til transportmengdene. Selv om det er usikre anslag for transportarbeid som ligger til grunn, viser det at drosjene har meget lav risiko i forhold til annen veitransport. Risiko for ulykker med personskaade er 0,24 pr million kjørte km. Størst risiko er det i Oslo med 0,45 skadde pr mill km og lavest i Sogn og Fjordane med 0,05 pr mill km. Over landsgjennomsnittet ligger også Hedmark, Møre og Romsdal og Finnmark. De lokale forskjeller viser at næringen har et forbedrings-potensiale med geografiske variasjoner.

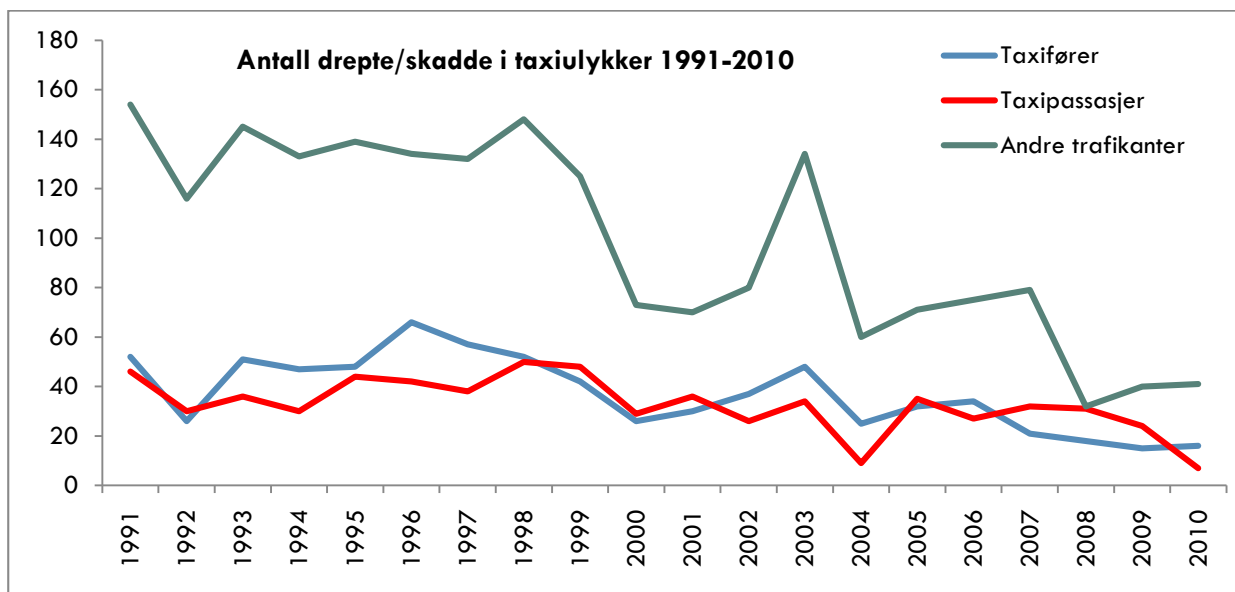
RAMMEDE TRAFIKKANTKATEGORIER

Trafikantkategorier i taxiulykkene

Figur 6 viser utviklingen i skadde personer i taxiulykker i årene 1991 til 2010. Figuren viser utviklingen i rammede trafikantkategorier, med store variasjoner fra år til år. Kategoriene taxiførere og taxipassasjer veksler i innbyrdes størrelsesforhold. Det kan synes som om kategorien taxipassasjer (baksetet) ligger på tilnærmet samme nivå over flere år, mens antallet berørte taxiførere (førerretet) varierer mer og reduseres mest de senere år.

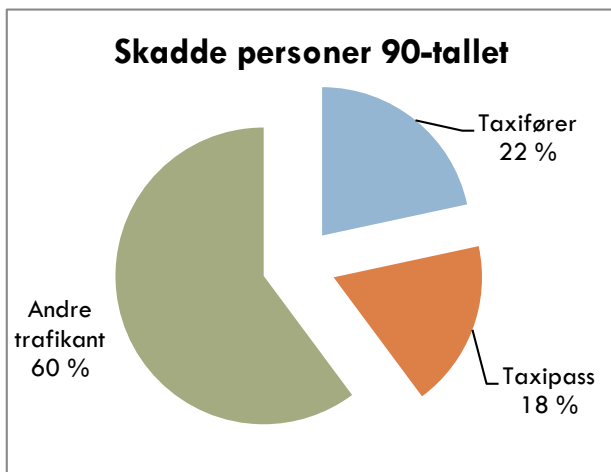
I alle år er det kategorien "andre trafikanter", dvs personer utenfor taxikjøretøyet, som blir mest skadet i taxiulykker. Det må tolkes på to måter:

- Selve taxikjøretøyet gir god beskyttelse (bl a ett av argumentene for drosjenes avgiftslette)
- En stor del av de skadde i taxiulykker, er myke trafikanter som fotgjengere og syklister

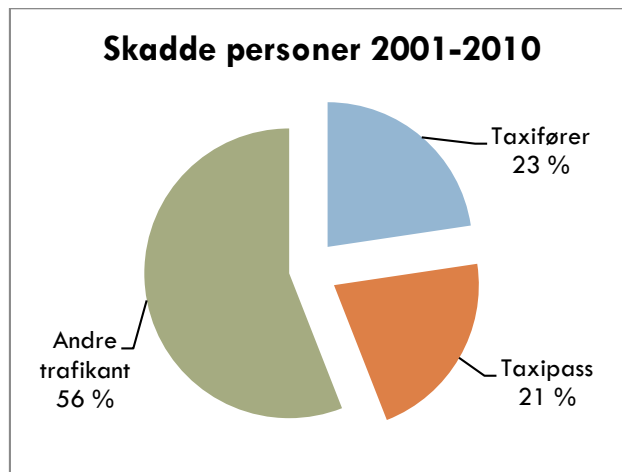


Figur 6: Antall drepte/skadde i taxiulykker 1991-2010 etter trafikantkategori

Av figuren fremgår også at antallet skadde blant "andre trafikanter" har vist økende tendens de siste år (fra 2004), men sank drastisk i 2008 og steg noe i 2009-10. Den relative andel for trafikantkategorier er relativt stabilt over lengre tid. Jfr figur 7 og 8.



FIGUR 7: SKADDE PERSONER ETTER TRAFIKANTKATEGORI 2001-2009



FIGUR 7: SKADDE PERSONER ETTER TRAFIKANTKATEGORI 2001-2009.

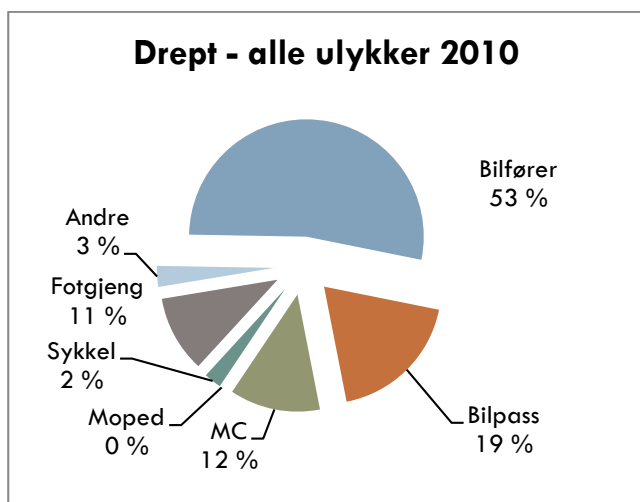
Med en økende andel av de skadde har næringens trafiksikkerhetsarbeid i stor grad rettet seg mot personene i taxibilen. Nedgangen i antallet "andre trafikanter" er et resultat av at mulige konflikter med annen trafikk er redusert. I praksis vil det si gjennom tiltak i vei- og gatesystemene. Utviklingen de siste år (jfr figur 6) tyder likevel på at man nå bør rette fokus mot forholdet til "øvrige trafikanter".

Trafikantgrupper i alle veitrafikkulykker

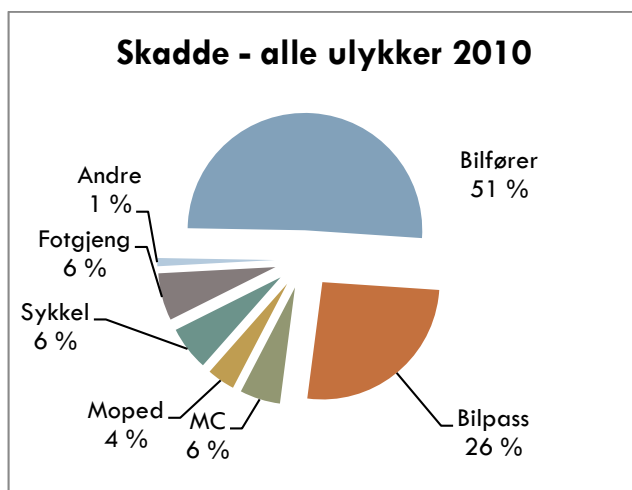
Vi har ingen spesifisering for gruppen "andre trafikanter" i forbindelse med taxiulykkene. For de samlede veitrafikkulykker er imidlertid oppdelingen i trafikantkategorier mer nyansert i forhold til antall skadde og drepte.

Denne fordelingen gir et bilde som viser et helt annet bilde enn taxiulykkene. Vi viser den her fordi den gir et bilde av at gruppen andre trafikanter består av flere utsatte grupper som fotgjengere, mc-førere og –passasjerer, mopedister, syklister og andre bilister og deres passasjerer.

I 2010 ble det registrert 208 drepte og 9.130 skadde personer i veitrafikkulykker i Norge. De fordelte seg på trafikantkategorier, som vist i figurene 9 og 10.



FIGUR 9: DREPTE PERSONER ALLE ULYKKER 2010



FIGUR 10: SKADDE PERSONER ETTER TRAFIKANTKATEGORI 2010.

Sammenligner vi figurene ser vi at MC-førere (og MC-passasjerer) er veldig utsatt for alvorlige skader i ulykker. De utgjør faktisk flere trafikkdrepte enn fotgjengergruppen i 2010. En taxi møter som regel fotgjenger, syklist, mopedist og motorsyklar i ulike trafikale situasjoner. Forskjellene må en taxifører vite om og ta hensyn til i hverdagen.

Økt beltebruk reduserer skadeomfanget.

Vi strukturerer arbeidet for bedre trafiksikkerhet slik:

- A. Tiltak som reduserer antall ulykker
 - a. Tiltak som påvirker føreradfærd (f eks kursing om risikofaktorer, takstsystem som "straffer" ved høy fart, osv)
 - b. Tiltak knyttet til kjøretøy (vedlikeholdsrutiner, tekniske tiltak og økonomiske tiltak)
 - c. Tiltak knyttet til vei- og gatenett og deres omgivelser
- B. Tiltak som reduserer skadeomfanget ved de ulykker som skjer
 - a. Beskyttelse av fører og passasjer (f eks beltebruk)
 - b. Kjøretøyets utforming og utstyr
 - c. Vei- og gatenettets utforming (f eks veirekkverk og kvaliteten på dette)

Landsmøtet i Norges Taxiforbund ønsket i 2007 et påbud om bruk av bilbelte, også for taxiførere. 1. november 2008 ble påbudet iverksatt. Telling i perioden 2003-2006 viste at mellom 5 og 10 prosent av taxiførerne brukte belte, og 25-30 prosent av taxipassasjerer i baksetet brukte belte. Gjennom kampanjer våren 2008 (før bruken ble påbudt) økte beltebruk hos taxiførere til ca 30 prosent.

En undersøkelse Norges Taxiforbund hadde i november 2008, viste at beltebruk blant taxiførere økte fra ca 30 til 67 prosent etter at fritaket fra beltepåbudet ble fjernet 1. november. Ca en tredjedel av førerne oppga at de ennå ikke brukte belte i taxi. En tredjedel av disse brukte heller ikke beltet i privatbilen sin. Skadereduksjon for taxifører og passasjer i 2008 - 2010 kan ha sammenheng med økt beltebruk (jfr figur 6).

Vegdirektoratet gjennomførte intervjuer med drosjesjåfører i Oslo og Trondheim i november 2010, som viste at 88 % bruker bilbelte. De som ikke bruker bilbelte begrunner det med at det er en vane de har, eller at de er redde for egen sikkerhet. 50 % av sjåførene sier de har endret atferd og blitt flinkere til å bruke belte med påbudet fra 2008. Det er høyere beltebruk i biler med bilbeltevarsler enn i biler uten. Om lag en av fem biler i undersøkelsen hadde ikke beltevarsler

I samme undersøkelse svarte 54 % av passasjerene at de i meget stor grad bruker bilbelte i drosje, mens 17 % svarer at de i stor grad bruker belte. En samlet beltebruk blant taxipassasjerer på 71 % tyder på et forbedringspotensiale gjennom kampanjer etc.



Norges Taxiforbunds direktør Wiggo Korsnes og sekretær Nora Morken gleder seg over økende beltebruk i taxinæringen.

SKADEGRAD VED TAXIULYKKER

Fra og med 1995 har vi registrert skadegraden ved taxiulykkene. Registreringene har fulgt den oppdeling som benyttes i statistikken for alle veitrafikkulykker. Vi har dog tolket inn "uspesifisert skadegrad" i kategorien "lettere skadd".

Fra og med 2008 er kategoriene "alvorlig skadd" og "meget alvorlig skadd" slått sammen til én gruppe "hardt skadd" i veitrafikkulykkesstatistikken. Det skyldes at grensene mellom de to gamle kategoriene i mange tilfeller ble vag. I tabellene nedenfor har vi benyttet denne inndelingen.

Snitt pr år	Skadd/drept pr år			Hele perioden 1995-2010				Pr mill km
	95-00	01-05	06-10	Alle trafikanter	Taxifører	Taxipassasjer	Øvr trafikanter	
Drept	2,67	2,60	0,40	1,94	0,19	0,13	1,63	0,003
Hardt skadd	17,50	8,40	5,00	10,75	1,50	1,94	7,31	0,017
Lettere skadd	196,00	134,40	101,50	144,56	33,75	29,94	80,88	0,229
Drept/skadd i alt	216,17	145,40	107,00	157,25	35,44	32,00	89,81	0,250

TABELL 3: ANTALL SKADDE/DREPTE PERSONER I TAXIULYKKER PR ÅR ETTER SKADEGRAD 1995-2010

Ingen drepte i taxiulykker var registrert i årene 2006-08. I 2009 var det 2 drepte (én møtende bilist og én fotgjenger). I tillegg kom 5 hardt skadde og 72 lettere skadde. I 2010 ble det heller ikke registrert drepte, men 5 hardt skadde og 59 lettere skadde personer.

Relative tall	Skadd/drept pr år			Hele perioden 1995-2010				Alle traf.-ulykker 2010
	95-00	01-05	06-10	Alle trafikanter	Taxifører	Taxipassasjer	Øvrige trafikanter	
Drept	1,2 %	1,8 %	0,4 %	1,2 %	0,5 %	0,4 %	1,8 %	2,3 %
Hardt skadd	8,1 %	5,8 %	5,1 %	6,8 %	4,2 %	6,1 %	8,1 %	7,8 %
Lettere skadd	90,7 %	92,4 %	94,5 %	91,9 %	95,2 %	93,6 %	90,0 %	89,9 %
Drept/skadd i alt	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

TABELL 4: SKADDE/DREPTE PERSONER I TAXIULYKKER PR ÅR ETTER SKADEGRAD 1995-2010. RELATIVE TALL.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er 0,020 pr mill kjørte km. Det må betraktes som lav risiko.

Tabell 4 viser synkende alvorlighetsgrad for skadene i perioden etter 1995 fram til i dag. Sammenlignet med alle veitrafikkulykker, har taxiulykkene en større andel lettere skader. Skadefordelingen er like vel meget lik for alle trafikkulykker og kategorien "øvrige trafikanter" i taxiulykkene. Fordelingen på skadegrad for taxiførere og taxipassasjerer antyder at disse er bedre beskyttet mot konsekvensene ved ulykker enn det som gjelder for øvrige trafikanter.

Personer	1995-2005				2006-2010			
	Alle trafikanter	Taxi-fører	Taxi-passasjer	Øvrige trafikanter	Alle trafikanter	Taxi-fører	Taxi-passasjer	Øvrige trafikanter
Snitt pr år	184,00	42,09	35,55	106,36	98,50	20,80	24,20	53,50
Drept	2,64	0,27	0,18	2,18	0,50	0,00	0,00	0,50
Hardt skadd	13,36	1,91	2,36	9,09	5,00	0,60	1,00	3,40
Lettere skadd	168,00	39,91	33,00	95,09	93,00	20,20	23,20	49,60

TABELL 5: DREPTE OG SKADDE I TAXIULYKKER PERIODEN 2006-10 SAMMENLIGNET MED PERIODEN 1995-2005.

Tabell 5 viser at skadefrekvensen i taxiulykker er redusert betydelig for alle trafikkantkategorier de senere år, sammenlignet med perioden 1995-2005. Samlet skaderisiko er tilnærmet halvert.

ULYKKESTYPER

I tabell 6 ser vi at de fleste taxiulykker er typiske tettsteds-ulykker, som ulykker i kryss og påkjøring bakfra. Fotgjenger krysser vei er annen stor ulykkestype.

	Antall Ulykker	Drept/ Skadd pr ulykke	Drept pr ulykke	Berørte personer				
				Alle	Taxi-fører	Taxi-passasjer	Øvrige trafikanter	Herav drepte
Snitt pr år 1995-2010	109,31	1,439	0,018	157,25	35,44	32,00	89,81	1,94
Påkjøring bakfra	21,25	1,703	0,003	36,19	9,00	7,13	20,06	0,06
Annet, samme kjøretning	4,81	1,442	0,000	6,94	1,63	1,50	3,81	0,00
Møting v/forbikjøring	0,44	3,000	0,000	1,31	0,38	0,13	0,81	0,00
Andre møteulykker	9,63	2,188	0,052	21,06	5,06	6,50	9,50	0,50
Samme og motsatt kjøreretning m/ avsvigning	10,75	1,337	0,012	14,38	2,81	1,88	9,69	0,13
Kryssende kjøreretning	24,06	1,470	0,010	35,38	7,81	8,19	19,38	0,25
Fotgjenger krysset vei	16,63	1,041	0,030	17,31	0,44	0,06	16,81	0,50
Fotgjenger langs eller i veibanen	6,44	1,049	0,058	6,75	0,06	0,00	6,69	0,38
Ulykker m/ akende	0,13	1,000	0,000	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00
Enslig kjøretøy ut av veien	8,31	1,195	0,015	9,94	6,44	3,38	0,13	0,13
Enslig kjøretøy veltet i veibanen el. påkjørt dyr, parkert bil e.l.	2,63	1,286	0,000	3,38	0,94	1,44	1,00	0,00
Andre ulykker	4,25	1,059	0,000	4,50	0,88	1,81	1,81	0,00
<i>Herav drepte</i>	<i>1,31</i>		<i>0,018</i>	<i>1,94</i>	<i>0,19</i>	<i>0,13</i>	<i>1,63</i>	<i>1,94</i>

TABELL 6: TAXIULYKKER MED ANTALL SKADDE 1995-2010 ETTER TYPE ULYKKE OG TRAFIKANTKATEGORI. ÅRLIGE GJENNOMSNIITT.

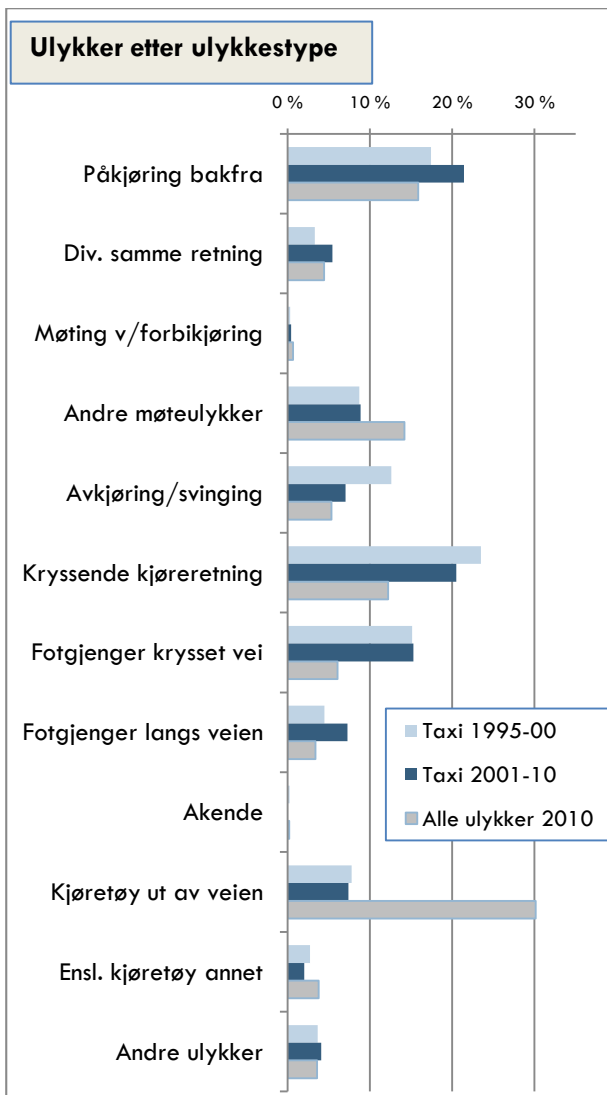
Møteulykker gir flest skadde pr ulykke. Slike ulykker veier tyngre i statistikken pga det samlede antall skadde og skadegraden enn antallet ulykker alene skulle tilsi. Påkjøring bakfra gir også flere skadde pr ulykke, selv om de fleste skader da er av lettere grad. Forbikjøringsulykker er det registrert få av i taxinæringen.

Ulykker hvor et enslig taxi kjører ut av veien er det ca 8-9 av hvert år. Disse teller relativt mye i oversikten over skadde taxiførere, i forhold til andre trafikantgrupper. Det kan tyde på at det er en ulykkestype som inntreffer når fører er alene i bilen (mellom oppdrag eller etter endt skift).

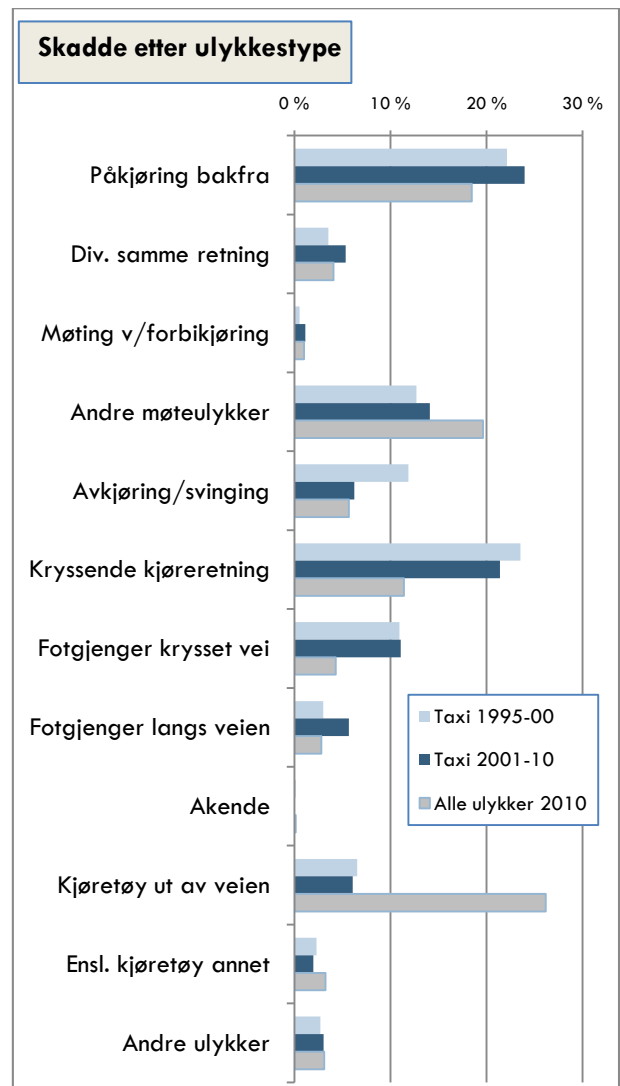
Dødsrisikoen er størst for møte- og fotgjengerulykker. I gjennomsnitt for perioden 1995-2010, er 1,31 av taxiulykkene hvert år også dødsulykker. I disse medgår årlig 1,94 liv, dvs 1,48 drept pr dødsulykke.

Taxifører er noe mer utsatt generelt enn passasjerene. Forskjellen gjelder enkelte ulykkestyper som påkjøring bakfra, avkjørsler og enslig kjøretøy ut av veien. Noe skyldes at taxifører er alene i bilen under henting og tomkjøring. Men mye er også knyttet til hvor i bilen man er plassert under kjøring.

Figurene 11 og 12 viser at påkjøring bakfra er i ferd med å bli den hyppigst forekommende ulykkestype, taxiene blir involvert i. For veitrafikk generelt er den mest vanlige ulykkestype at et kjøretøy kjører ut av veibanen. For taxiene forekommer den type ulykker langt mer sjeldent, noe som peker i retning av at lange skift uten søvn ikke forekommer hyppig.



FIGUR 11: RELATIV FORDELING AV ANTALL ULYKKER ETTER ULYKKESTYPE. TAXIULYKKER 1995-2000 OG 2001-10. ALLE ULYKKER 2010.



FIGUR 12: RELATIV FORDELING AV ANTALL SKADDE/DREPTE ETTER ULYKKESTYPE. TAXIULYKKER 1995-2000 OG 2001-10. ALLE ULYKKER 2010.

Størst reduksjon i antall ulykker og personskader er knyttet opp mot ulykker i kryss og avkjørsler og til dels også fotgjenger som krysset vei. Bidrag til dette resultat er strukturelle endringer i veinettet, særlig i og rundt de større byene med trafikkseparering i form av ringveier, hovedgater, sykkel- og gangveier og omfattende bruk etablering av rundkjøringer i belastede kryss.

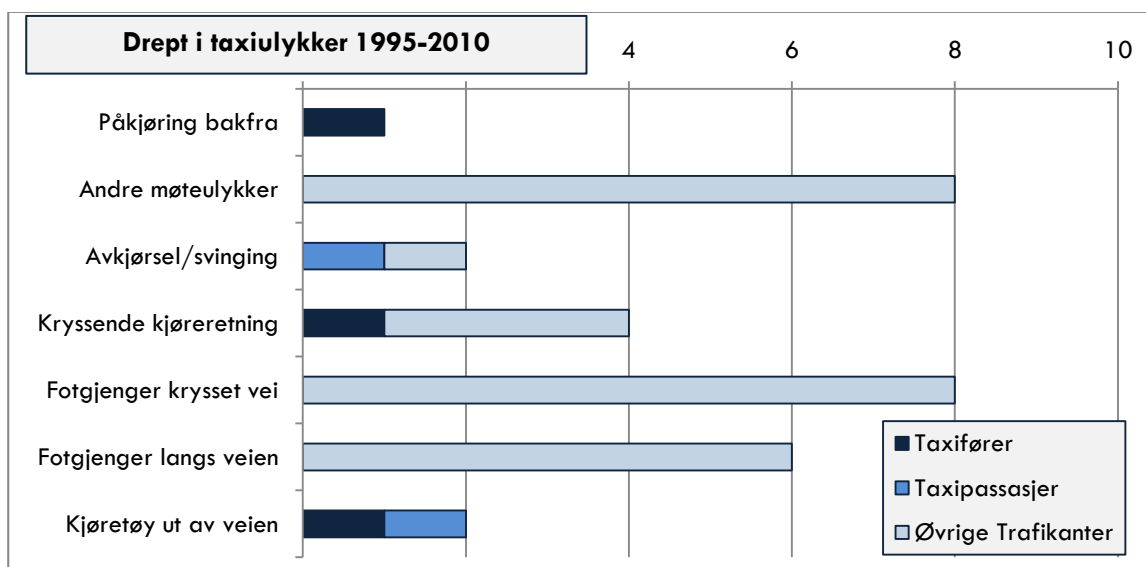
Ulykker med fotgjenger er mer representert taxiernes ulykkesstatistikk enn for all trafikk. Andelen er nær 3 prosent. For alle ulykkestyper gjelder at taxiandelen er lavere når man ser på antall berørte personer enn på ulykestallet alene. Det er sannsynligvis knyttet opp mot at taxiene har stor del av sin trafikk i tett befolkede områder med lave gjennomsnittshastigheter.

I tabell 7 ser vi at antallet taxiulykker er redusert fra 145 pr år i siste halvdel av 1990-tallet til 92 pr år i perioden fra 2001. Dvs en reduksjon på 36,6 prosent. Samtidig er antallet skadde/drepte redusert fra 216 til 127 pr år, dvs 41,2 prosent. Det viser at ved siden av reduksjonen i antallet ulykker, er det størst reduksjon i ulykkestyper som er beheftet med mange skadde pr ulykke.

Taxiulykker utgjør 0,75 prosent av veitrafikkulykkene og 0,52 prosent av skadde/drepte personer. Det faktum at det, siden 1995, er 2452 personer som er skadet i trafikkulykker med taxi involvert, viser behovet for et systematisk trafikkisikkerhetsarbeid. Av de 2452 er det 31 drepte og 167 hardt skadde. Figur 13 viser hvordan de 31 drepte fordeler seg mellom trafikantkategorier og ulykkestyper.

	Taxiulykker pr år		I prosent av Alle ulykker 2010	Skadde/drepte personer pr år		
	1995-2000	2001-10		Taxiulykker	Pros av alle	
	1995-2000	2001-10	2010	1995-2000	2001-10	2010
Påkjøring bakfra	25	19	1,13 %	48	29	0,41 %
Div. samme retning	5	5	0,75 %	8	7	0,79 %
Møting v/forbikjøring	1	0	2,04 %	1	1	0,00 %
Andre møteulykker	13	8	0,72 %	28	17	0,27 %
Avsvingning	18	6	0,00 %	26	8	0,38 %
Kryssende kjøreretning	34	18	1,37 %	51	26	1,03 %
Fotgjenger krysset vei	22	13	1,03 %	24	14	2,00 %
Fotgjenger langs veien	7	6	2,68 %	7	7	1,53 %
Akende	0	0	0,00 %	0	0	0,00 %
Kjøretøy ut av veien	11	7	0,87 %	14	7	0,25 %
Ensl. kjøretøy annet	4	2	0,00 %	5	2	1,32 %
Andre ulykker	5	4	0,11 %	6	4	0,69 %
Sum ulykker	145	88	0,82 %	216	122	0,56 %

TABELL 7: ÅRLIGE ANTALL ULYKKER OG SKADDE PERSONER FØR OG ETTER 2000 ANDEL AV ALLE VEITRAFIKKULYKKER, FORDELT PÅ ULYKKESTYPER.



FIGUR 13: DREPTE I TAXIULYKKER 1995-2009, FORDELT PÅ TRAFIKANTKATEGORI OG ULYKKESTYPER.

Figurene og tabellene her kan brukes til systematisk arbeid for bedre trafiksikkerhet i taxinæringen. Påviste forbedringer bør motivere til fortsatt innsats.