

6 De alvorligste ulykkene i Vestfold 1996-2005 -Utvikling og kjennetegn

Det har vært en positiv utvikling i de alvorligste trafikkulykkene i Vestfold de siste ti årene. Nedgangen har vært størst på riksvegene. Det er i alvorlige ulykker med bil vi ser den positive trenden tydeligst. Larvik topper ulykkesstatistikken, med Tjøme på bunnen. Korrigerer vi for folkemengde, havner Lardal øverst og Nøtterøy nederst. En fjerdedel blir drept eller hardt skadd med tohjulinger, og i over halvparten av alle alvorlige mopedulykker er en 16- eller 17-åring involvert. Menn dominerer ulykkesbildet og forskjellene er størst når det gjelder utforkjøringsulykker. De unge er overrepresentert i alvorlige ulykker med rusmistenkte førere, og disse ulykkene skjer fortsatt oftest natt til lørdag og søndag.

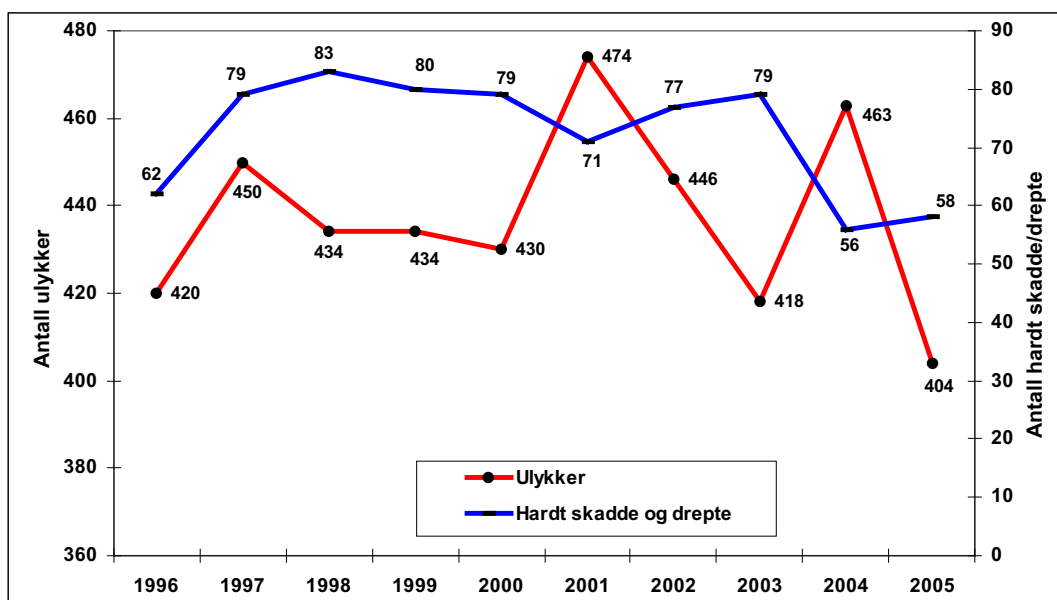
Positiv utvikling i tallet på alvorlige ulykker de siste ti år

Det har vært en positiv utvikling når det gjelder antallet drepte og hardt skadde i trafikken i Vestfold de siste ti årene. Figur 1

viser at nedgangen har vært størst i siste del av perioden (forrige handlingsplanperiode). Vi ser ingen tilsvarende trend i antall ulykker generelt. Dette kan tyde på at innsatsen mot de alvorligste ulykkene i trafikksikkerhetsarbeidet begynner å bære frukter.

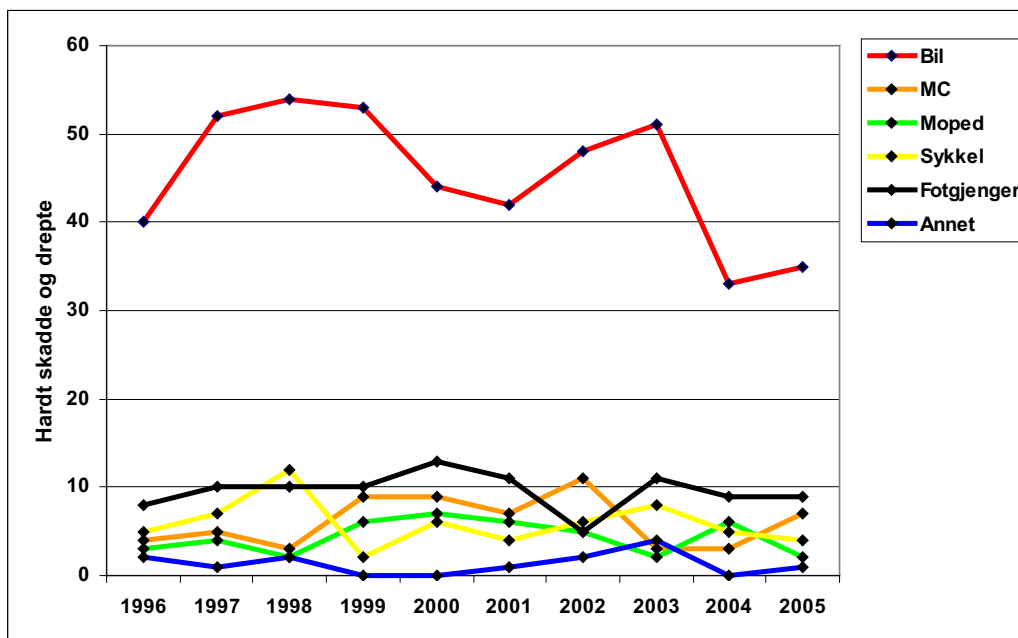
Størst nedgang i alvorlige ulykker med bil

Den positive trenden i hardt skadde og drepte må ses i sammenheng med en tilsvarende reduksjon av de alvorligste ulykkene med bil. Ulykker innenfor de andre trafikantgruppene varierer fra år til år uten at vi ser noe mønster i verken den ene eller andre retningen (se figur 2).

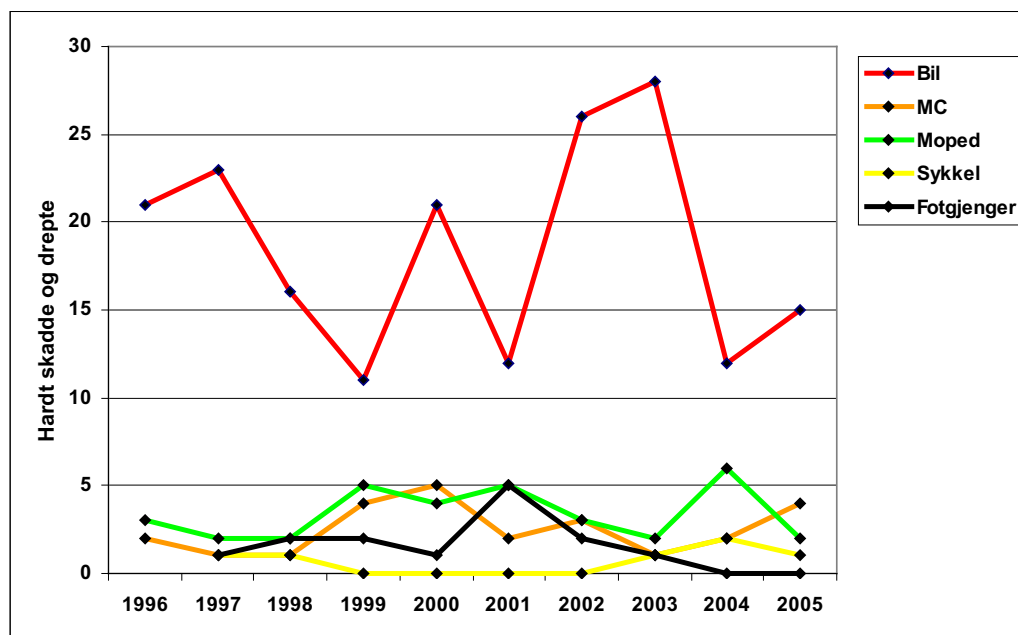


Figur 1: Ulykker og hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005

Figur 2: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på trafikantergruppe. Alle aldre



Figur 3: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på trafikantergruppe. Unge 15-24 år



Når det gjelder de alvorligste ungdomsulykkene, ser vi en svak økning i ulykker med tohjulinger, mens fotgjengerulykkene viser en liten nedgang, spesielt i siste halvdel av tiårsperioden (forrige handlingsplanperiode). De alvorligste bilulykkene med ungdom involvert varierer sterkt fra år til år, men viser samlet en nedadgående trend.

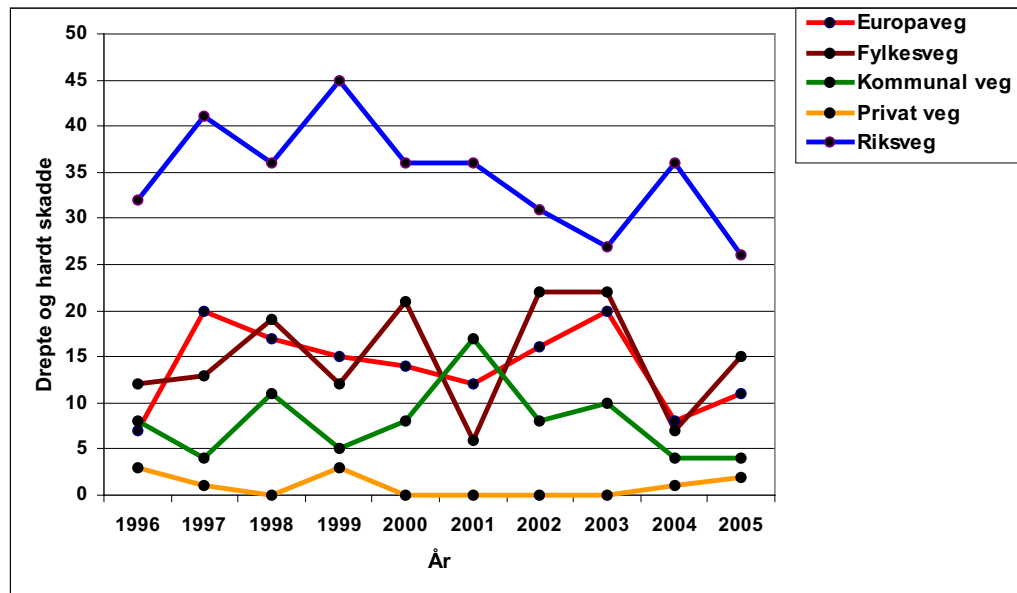
Positiv utvikling på riksvegene og E18

Det er fortsatt på riksvegene at de fleste trafikkulykker skjer i Vestfold. I løpet av de siste ti årene har nærmere halvparten av de hardt skadde og drepte vært involvert i trafikkulykker på riksvegnettet (figur 4). Det er derfor positivt at det også er på

riksvegene vi har hatt den største nedgangen i alvorlige ulykker. Ser vi bort fra 2004, har ulykkene sunket jevnt de siste syv årene. Tallet på hardt skadde og drepte er 40 prosent lavere i 2005 enn i 1999.

Det har også være en positiv utvikling på E18, og da mest i den siste delen av tiårsperioden. Grunnene til dette er i hovedsak åpningen av den nye firefelts vegen mellom Gutu og Kopstad høsten 2001 og satsingen på midtdeleere på til sammen 11 km av E 18. Mens ulykkene i nord nærmest forsvant etter at nye E18 ble åpnet for snart fem år siden, økte ulykkene på E18 lenger sør. Fra oktober 2001 t.o.m 2005 ble det "bare" registrert 32 ulykker med en drept og to hardt skadde på den nye motorvegen. Nedgangen var størst fra 2003 til 2004.

I et tiårsperspektiv har ikke de alvorligste ulykkene gått nevneverdig ned på de andre typene vegger i Vestfold.

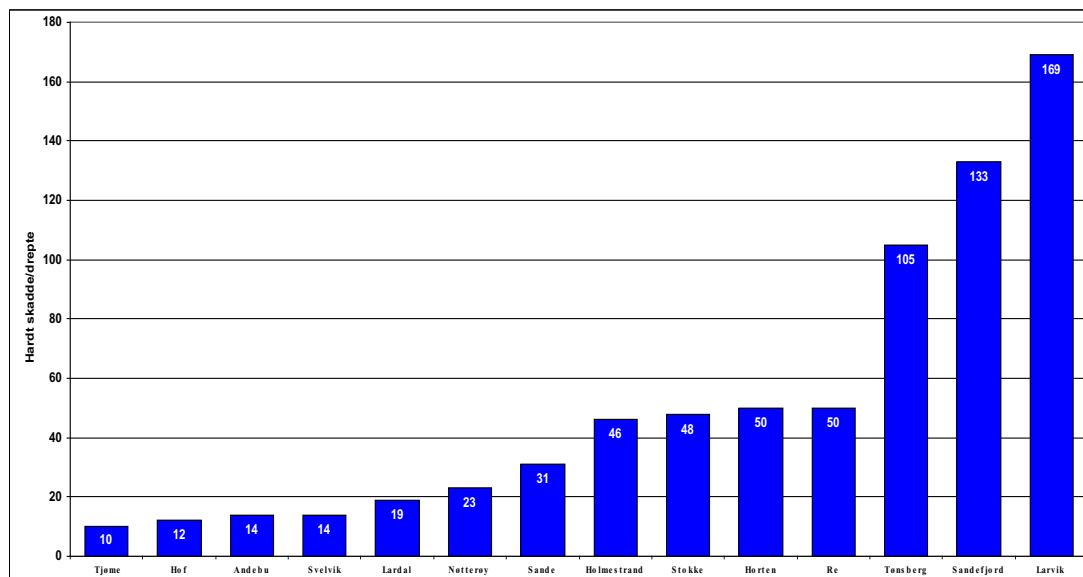


Figur 4: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på vegkategori

Flest alvorlig skadde i Larvik, færrest på Tjøme

Det er i Larvik kommune at de fleste alvorlige trafikku-lykkene skjer. (figur 5).

I gjennomsnitt ble 17 personer hardt skadd eller drept i Larvik pr. år i perioden 1996-2005. Dette utgjør 17 ganger flere enn tilsvarende tall for Tjøme, som har de laveste tallene for hardt skadde/drepte (1 pr. år). Sandefjord og Tønsberg følger på hhv. andre og tredje plass. I Sandefjord og Larvik skjer nesten 90 prosent av all transport innenfor kommunegrensen, dvs. trafikken skapes først og fremst av kom-

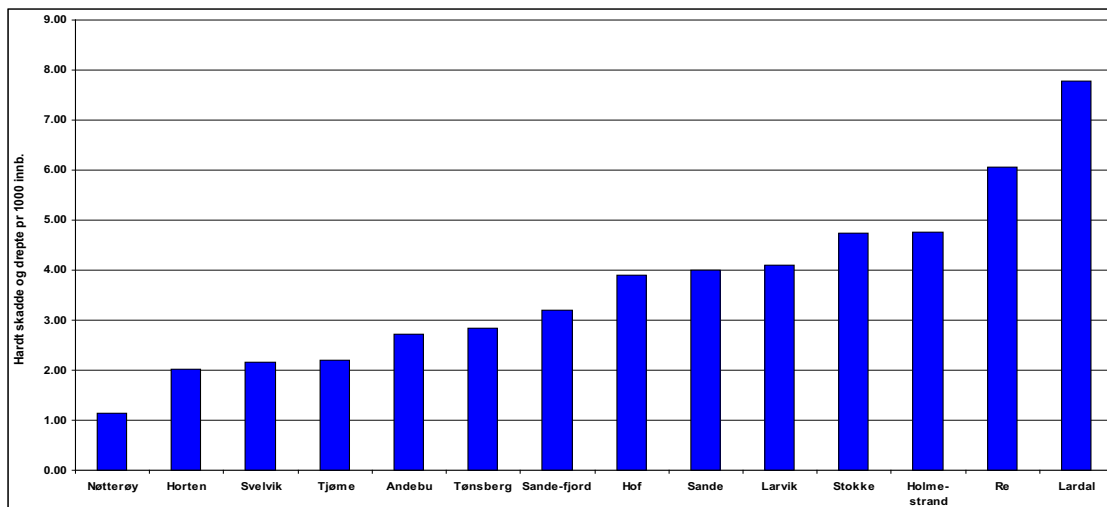


Figur 5: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på kommune pr. innbygger

munens egne innbyggere (Reisevaneundersøkelsen i Vestfold 2001). Såkalte kommuneintern trafikk er gjennomgående størst i de mest folkerike kommunene.

Tallene i figur 5 gir ikke noe grunnlag for å utpeke noen kommuner som mer trafikkfarlige enn andre, men sier noe om hvor ulykkene skjer. Mønsteret er at de mest folkerike kommunene har flest ulykker, også alvorlige.

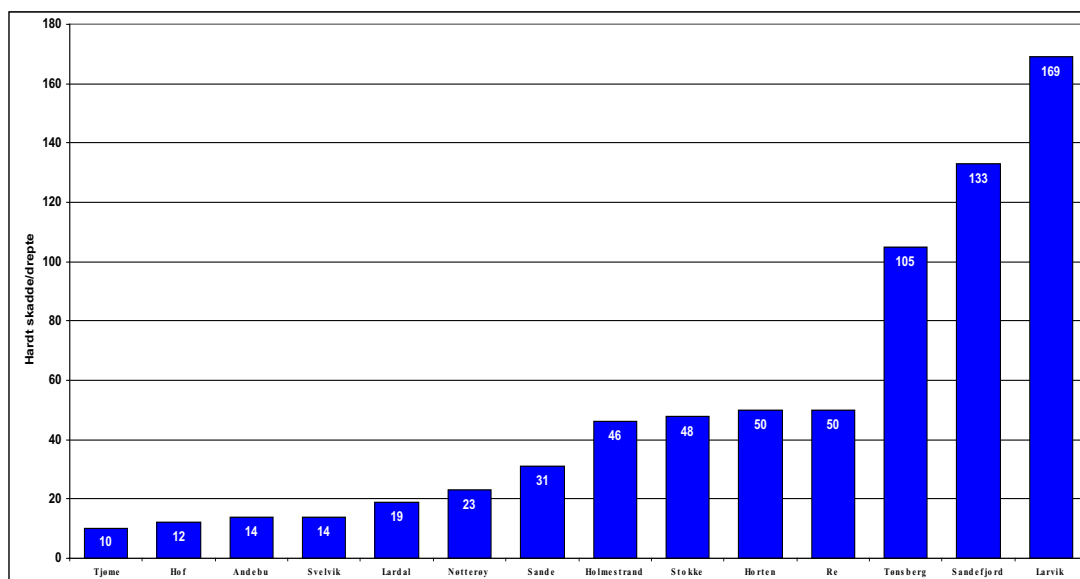
Korrigerer vi ulykkestallene med folkemengde, som langt på vei avspeiler trafikkmengden, blir bildet seende ganske annerledes ut - med Lardal på ulykkestoppen, etterfulgt av Re og Holmestrand (figur 6). Nøtterøy er den kommunen hvor det skjer færrest alvorlige ulykker pr. innbygger. Lardal ligger på et nivå nesten syv ganger høyere enn Nøtterøy.



Figur 6: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på kommune pr. innbygger

Ungt menn mest utsatt

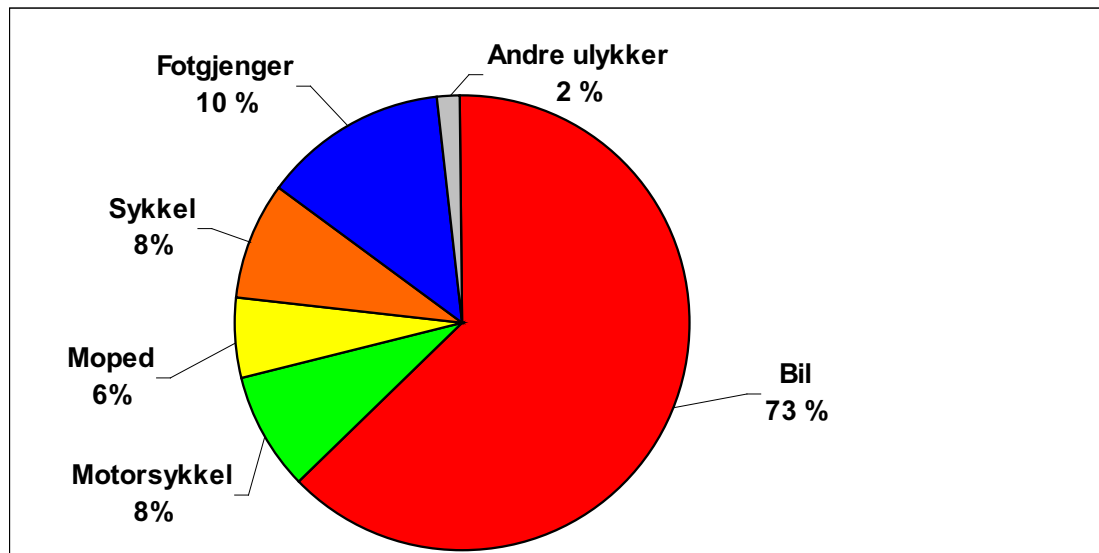
Figur 7 viser på en meget tydelig måte når i livet man har størst sannsynlighet for å bli skadet i trafikken. Særlig påfallende er dette for menn: 18-årige gutter var mest utsatt for alvorlige trafikkulykker i Vestfold i perioden 1996-2005. Dette mønsteret er ikke så tydelig for kvinner når vi ser på de alvorligste ulykkene, der ulykkesrisikoen avtar svakere med økende alder enn for menn. Tar vi med de lettere skadene, ligner kvinner mennene mer over livsløpet i den forstand at kurven faller brattere rundt 20 år. Hvor gammel du er betyr altså mer for alvorlighetsgraden av en trafikkulykke for menn enn for kvinner.



Figur 7: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på kjønn og alder

Tre av fire skades i bil

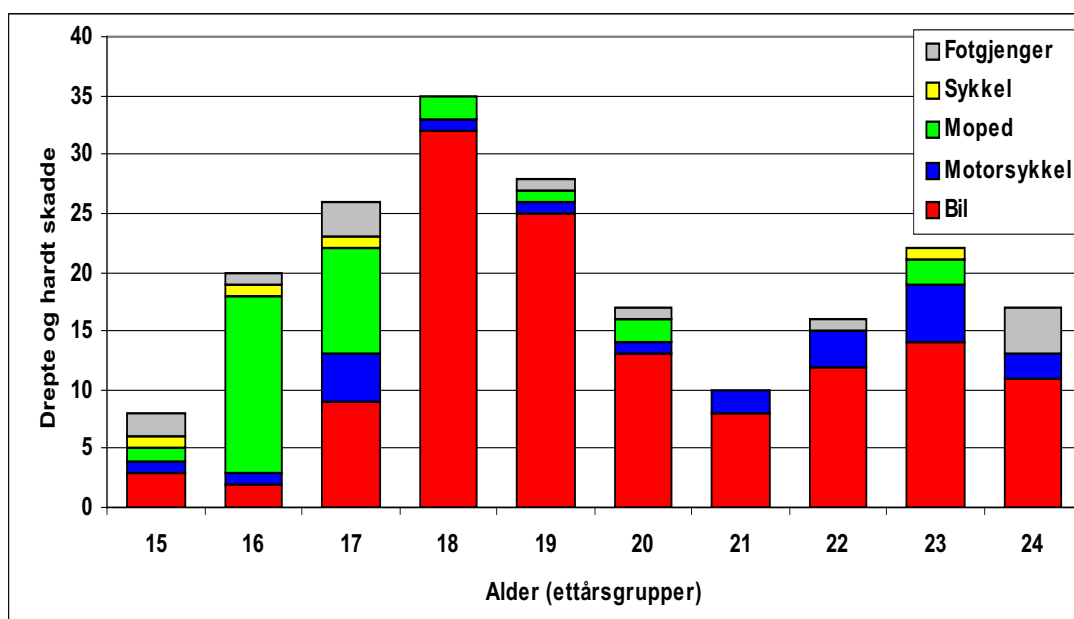
Figur 8 viser at nesten tre av fire som blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker i Vestfold blir skadet i bil, mens en av ti er fotgjengere. I underkant av en fjerdedel av de hardest rammede er involvert i ulykker med tohjulinger. Skadde og drepte i sykkel- og motorsykkelykker har samme andel (åtte prosent på hver), mens andelen mopedulykker er noe lavere.



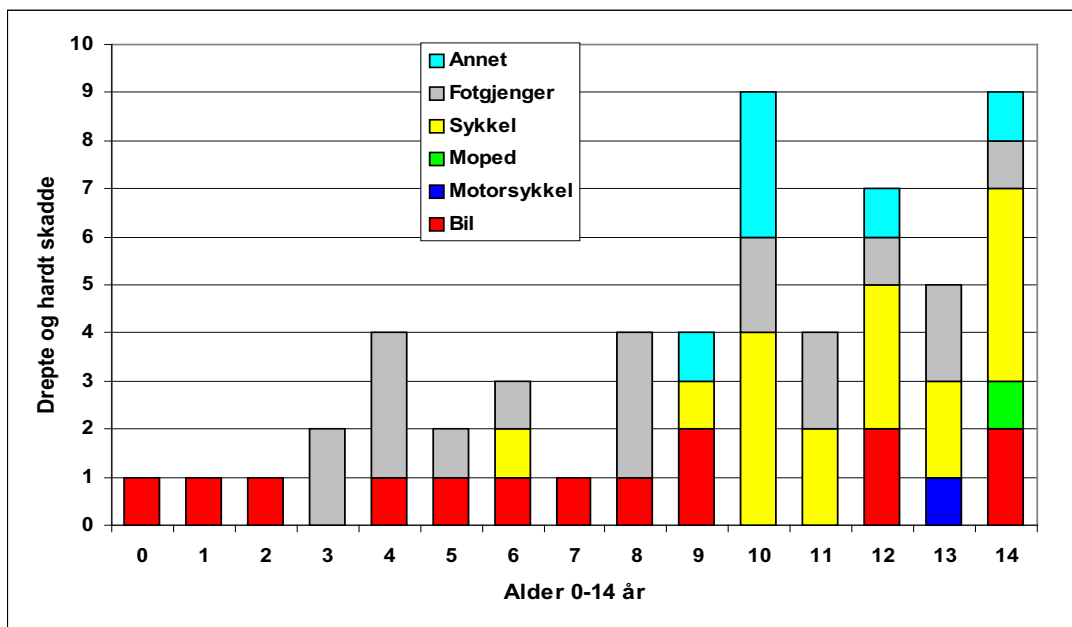
Figur 8: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på trafikantgruppe

Over halvparten av de alvorlige mopedulykkene rammer 16- og 17 åringer

Holder vi oss kun til de alvorligste ungdomsulykkene, får vi en tilsvarende topp for 18-åringer når det gjelder ulykker i bil. Figur 9 gir grunn til bekymring når det gjelder mopedulykker blant 16 åringer: I over to tredjedeler av alle alvorlige mopedulykker er en 16 åring involvert. Tar vi med 17-åringene, kommer vi opp i over halvparten. Andelen alvorlige fotgjenger- og sykkelulykker er lavere når vi ser på ungdomsulykkene (hhv. tre og fem prosent) enn når vi ser på ulykkene for alle aldersgrupper (hhv. åtte og ti prosent).



Figur 9: Hardt skadde og drepte mellom 15-24 år i Vestfold fordelt på alder og trafikantgruppe

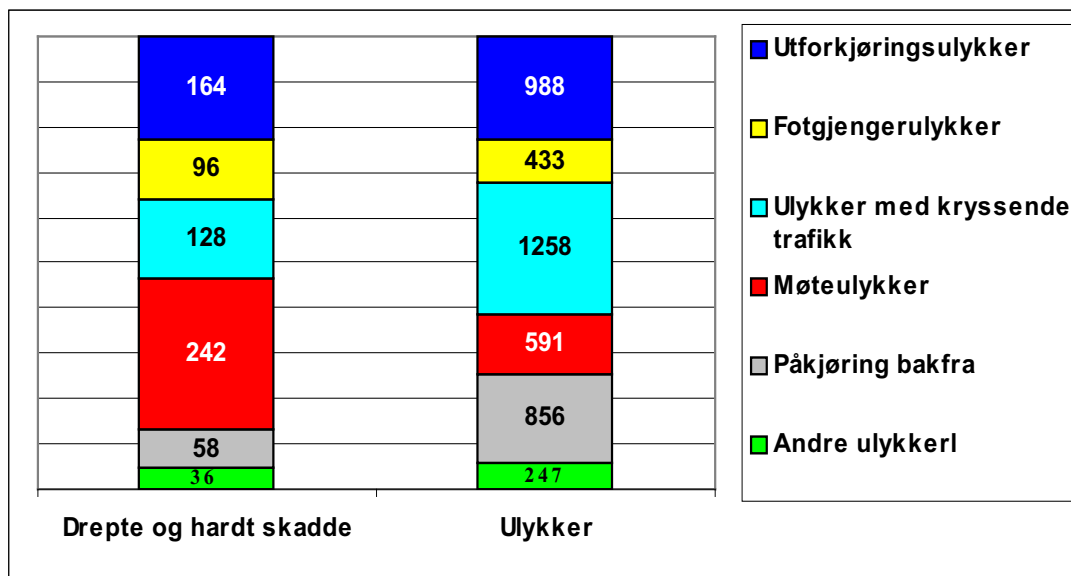


Figur 10: Hardt skadde/drepte barn 0-14 år i Vestfold fordelt på alder og trafikantgruppe

Hver tredje alvorlige ulykke er en møteulykke

De fleste ulykkene som skjer i Vestfold er ulykker med kryssende trafikk. På andre plass kommer utforkjøringsulykkene og på tredje ulykker som følge av påkjøring bakfra (høyre søyle figur 11).

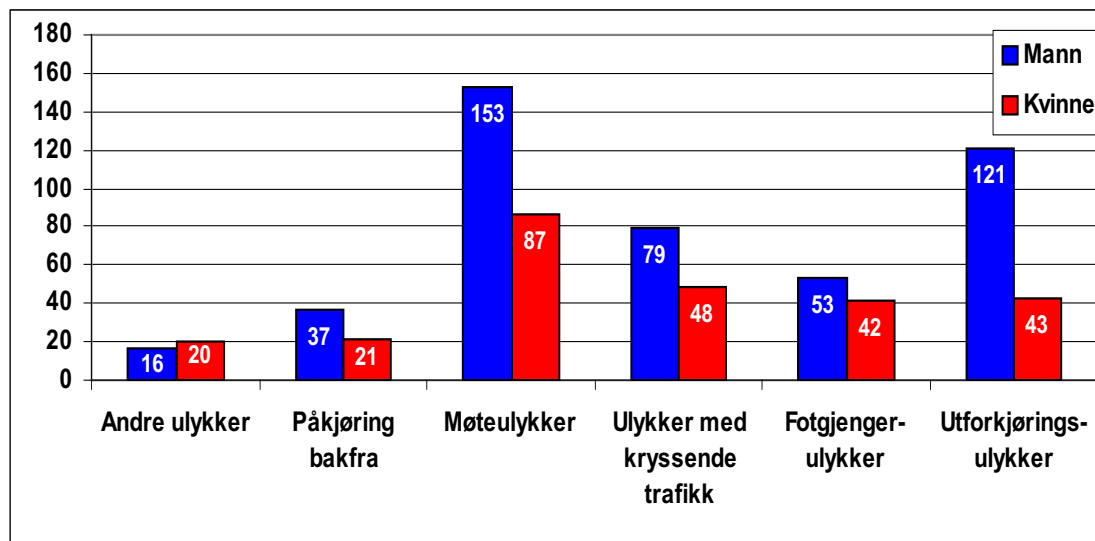
Venstre søyle i figur 11 viser hvilke typer ulykker som gir de alvorligste konsekvensene. Ser vi på fordelingen av ulykkestype for alle ulykkene som skjedde i Vestfold gjennom tiårsperioden, utgjør møteulykkene 14 prosent. Når vi fordeler de drepte og hardt skadde fra samme periode på ulykkestype utgjør møteulykkene en tredjedel. Møteulykkene utgjør så mye som halvparten når vi kun ser på de drepte.



Figur 11: Hardt skadde/drepte og ulykker i Vestfold 1996-2005 fordelt på ulykkestype

Størst kjønnsforskjell i utforkjøringsulykker

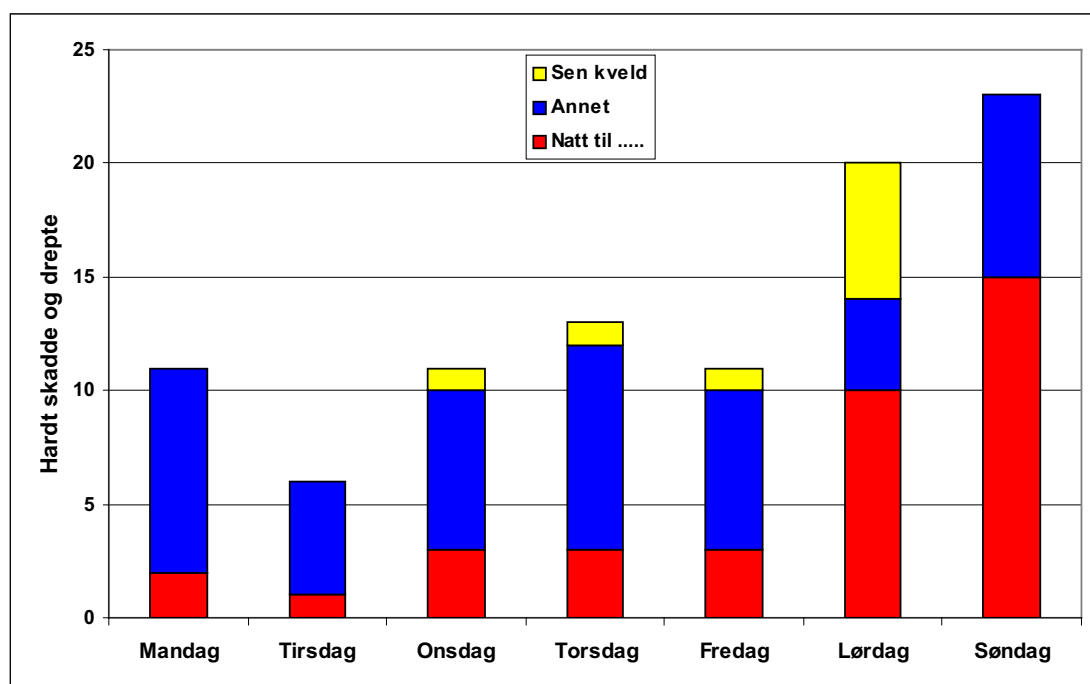
Figur 7 viser at menn – og da særlig unge menn – utgjør en langt større risiko i trafikken enn kvinner. Figur 12 understreker dette enda tydeligere. Menn dominerer i alle typer ulykker bortsett fra i restkategorien "andre ulykker". Tydeligst er kjønnsforskjellen i de alvorligste utforkjøringsulykkene, der nesten tre ganger så mange menn som kvinner er involvert. Forskjellen er også stor i møteulykker, der forholdet menn – kvinner er 153 - 87. Forskjellen er relativt liten når det gjelder fotgjengerulykker, der de eldre kvinnene er med å jevne ut forskjellene.



Figur 12: Hardt skadde/drepte i Vestfold 1996-2005 fordelt på ulykkestype og kjønn

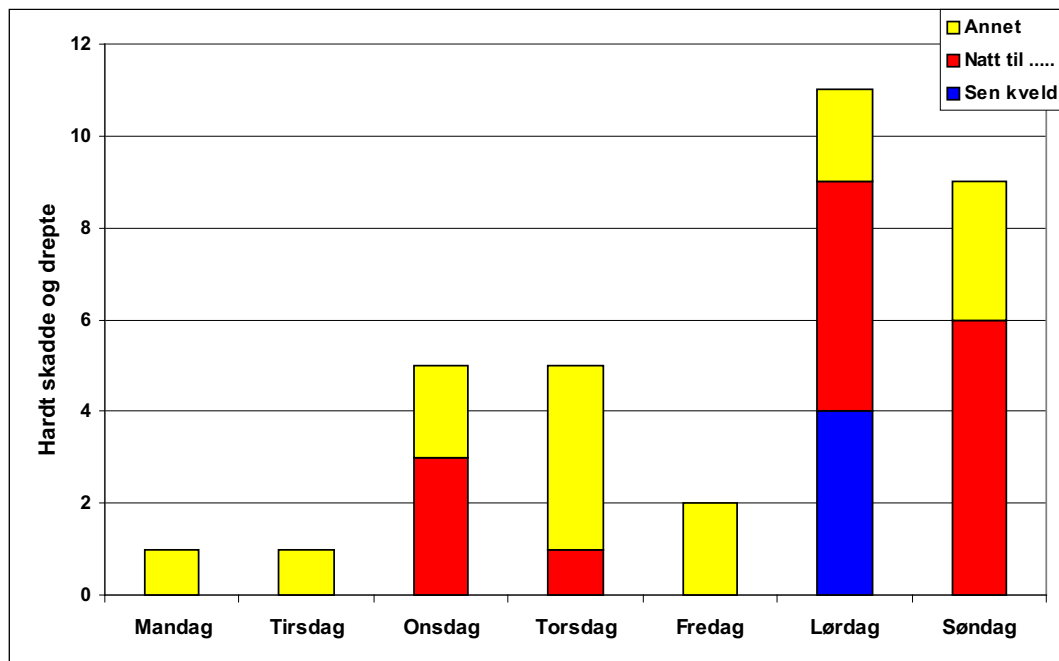
Fortsatt flest rusulykker natt til lørdag og søndag

Selv om rusproblemene antas å være sterkt underregistrert i ulykkesstatistikken, gir figur 13 og 14 et klart bilde av når de fleste ulykkene med ruspåvirkede førere skjer: Det er natt til lørdag og natt til søndag. En tredjedel av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker med unge førere bak rattet siste tiårsperiode, skjedde på fredags- og lørdagsnatta. Av alle de alvorligste ulykkene med rusmistenkte førere bak rattet utgjorde ulykker med unge sjåførere (under 25 år) 36 prosent. Når vi ser disse tallene i forhold til at det er langt flere over 25 år som har førerkort enn under, kan man si at ungdom er sterkt overrepresentert i denne typen ulykker.



Figur 13: Hardt skadde/drepte i ulykker med rusmistenkt fører i Vestfold 1996-2005

I en undersøkelse foretatt blant 16-18 åringer i Vestfold i 2004 oppgir en tredjedel av guttene at de hadde sittet på med førere som enten var påvirket av alkohol eller andre rusmidler. I en annen undersøkelse av alle dødsulykker i Agder-fylkene, Buskerud, Telemark og Vestfold i 2005 konkluderes det med at i hele 43 prosent av dødsulykkene var rus en medvirkende faktor til at ulykken skjedde.



Figur 14: Hardt skadde/drepte i ulykker med rusmistenkt fører under 25 år i Vestfold 1996-2005