



Vegtrafikkulykker Oppland 2016*

*-foreløpig tall



INNHOOLD

Forord	2
Sammendrag	3
1. VEGNETT, KJØRETØYPARK OG TRAFIKKMENGDE	4
1.1 Generelt	4
1.2 Vegnett	5
1.3 Kjøretøypark	5
1.4 Trafikkmengde	7
1.5 Reisemiddelfordeling og reisehyppighet	8
2. ULYKKESUTVIKLINGEN	9
2.1 Trafikkulykker i Norge og i Oppland	9
2.2 Utviklingen av ulykker, drepte og skadde	10
2.2.1 Utviklingen av trafikkmengde, drepte og hardt skadde	12
2.3 Utviklingen av ulykker med materiell skade	13
3. HVOR SKJER ULYKKENE	14
3.1 Personskadeulykker etter vegkategori	14
3.2 Personskadeulykker etter kommune	15
3.3 Personskadeulykker i eller utenfor tettbygd strøk	15
3.4 Stedsforhold	16
3.5 Ulykkespunkter og ulykkesstrekninger	17
4. ULYKESTYPER	18
5 NÅR SKJER ULYKKENE	19
5.1 Personskadeulykker etter måned	19
5.2 Personskadeulykker etter ukedag og klokkeslett	19
6. TRAFIKANTEN	20
6.1 Personer drept eller skadd, etter alder	20
6.2 Personer drept eller hardt skadd, etter trafikantgrupper	21
6.3 Personer drept eller hardt skadd, etter alder og ulykkestype	22
7. ULYKKESKOSTNADER	22
7.1 Ulykkeskostnader fordelt på ulykkestype	23
7.2 Ulykkeskostnader fordelt på vegtype	23
8 VEDLEGG	24
8.1 Nøkkeltall Fylke – andel av landet	24
8.2 Kart 3: Vegtrafikkulykker med personskader i Oppland 2016*	26
8.3 Definisjoner og ordforklaringer	27

Forord

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonens ambisjon er reduksjon i antallet drepte og hardt skadde. Denne rapporten presenterer en analyse av ulykkessituasjonen i Oppland de siste årene. Analysen retter spesielt fokus på ulykker med drepte og hardt skadde og tar for seg hovedtrekkene i ulykkessituasjonen i Oppland fylke i 2016 sammenlignet med foregående år. Målet er å peke på sammenhenger og fellestrekk som grunnlag for effektive tiltak som kan redusere antall drepte og skadde.

Dette materialet er utarbeidet på grunnlag av politiets rapporter om vegtrafikkulykker med personskader, som er hentet fra vegvesenets ulykkesregister (STRAKS). I tillegg er data hentet fra Statistisk sentralbyrås ulykkesstatistikk (SSB), Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG), Trafikksikringsforeningen (TRAST) samt andre tilgjengelige kilder.

I enkelte oversikter kan det forekomme mindre avvik mellom tall fra STRAKS-registeret og SSB sin offisielle statistikk. Statistikken omfatter bare ulykker med personskader som er meldt til politiet og er begrenset til ulykker som har skjedd på offentlig eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk og hvor minst ett kjøretøy ha vært innblandet. I tillegg til det har vi laget et oversikt over ulykker med materielle skader som er meldt til forsikringsselskaper.

Vi håper rapporten vil være til nytte for alle som arbeider med trafikksikkerhetsspørsmål, og andre som ønsker å få mer kunnskap om ulykkessituasjonen i Oppland.

Ulykkestallene for 2016 forventes å endres noe når endelige tall foreligger. Foreløpige tall er merket med stjerne (*).

Rapporten er utarbeidet av Statens vegvesen, Ressursavdelingen, ved Hamdija Pasic med bidrag av Bjørn Ivar Vasaasen fra Statens vegvesen.

Eventuelle spørsmål kan rettes til Statens vegvesen, Region øst ved:

Kurt Gjerstad, kurt.gjerstad@vegvesen.no telefon 95855118

Hamdija Pasic, hamdija.pasic@vegvesen.no telefon 61 27 13 36

Statens vegvesen

Lillehammer, 9. januar 2017

Sammendrag

Ulykkessituasjon i Norge

Antall drepte i landet har gått kraftig ned og i 2015 var det laveste siden 1940-tallet. Siden registrering ble startet har antall drepte i trafikkulykker i Norge økt i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne ble gradvis redusert. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2016* var 135. I perioden fra 1970 til 2016* er antall drepte redusert til en fjerdedel samtidig som trafikkvolumet er mer enn fordoblet.

Ulykkessituasjon i Oppland

Oppland har over flere år fulgt nedgangen i dødsulykker som vi ser i resten av landet og siden 1986 har trenden vært positiv. Antall drepte i 2016* var 7. Det er 5 færre enn i 2015. Med unntak av 2009 med 6 drepte må vi helt tilbake til 1940-tallet for å finne et lavere tall på drepte i trafikken i Oppland.

Antall trafikkulykker har gått ned fra 385 i 2000 til 182 i 2016*. Det er en reduksjon på 53%. Tilsvarende reduksjon for personskader er 59 %. Siden 2000 har det vært en vekst i opplandstrafikken på ca. 27 %.

Antall drepte og hardt skadde har blitt betydelig redusert i perioden 2000-2016* (-72 %). 2016* er det året med laveste antall drepte og hardt skadde (34).

I perioden 2013-2016* ble 75 % drept og 53 % hardt skadd i ulykker på riksveger. Disse vegene utgjør 13 % av den samlede lengden av offentlige veger. Tilsvarende tall for fylkesveger er 19 % drepte og 42 % hardt skadde.

I Oppland har 74 % av vegtrafikkulykkene skjedd utenfor tettbygd strøk i perioden 2013-2016*. Hele 86 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjedde utenfor tettbygd strøk

Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte, hardt skadde og lettere skadde. Møteulykker utgjør 20 % av alle ulykker i fylket i perioden 2013-2016*. Landsgjennomsnittet er 13 %. De utgjør 42% av alle drepte og 35 % av alle hardt skadde i fylket. Utforkjøringsulykker utgjør 37 % av ulykkene i fylket i perioden 2013-2016*. Landsgjennomsnittet er 30 %.

Sommermånedene har flest ulykker og flest drepte og hardt skadde. De alvorligste ulykkene skjer på de siste ukedagene.

Det høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-24 år. De utgjør hele 26 % av alle skadde og drepte men bare 11 % av opplandsbefolkningen. Eldre er også en ulykkesutsatt gruppe.

68 prosent av alle drepte og hardt skadde var førere eller passasjerer i biler.

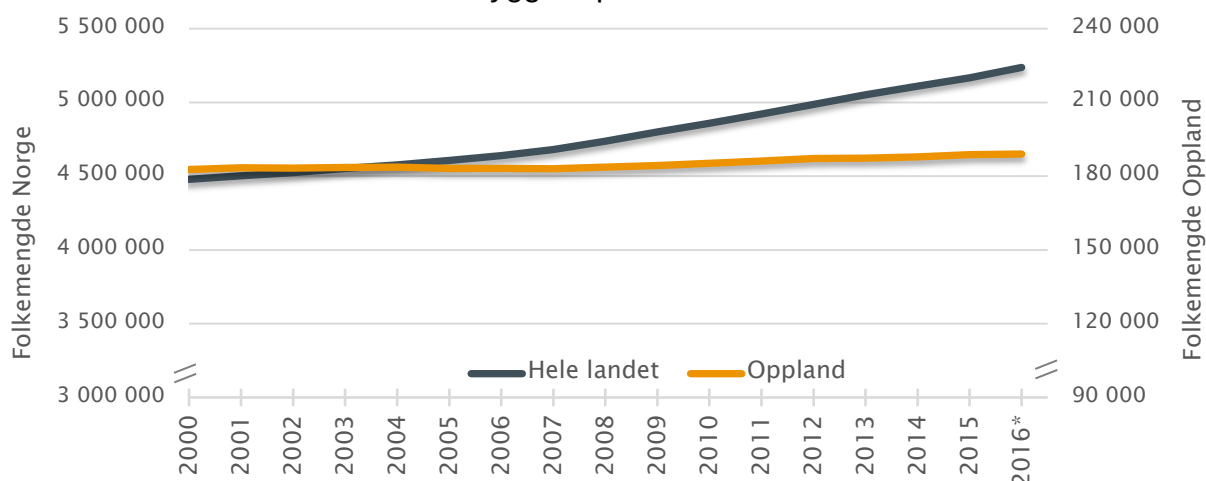
Vegtrafikkulykkene med personskader i Oppland i 2016 kostet vel 729 millioner kroner.

1. VEGNETT, KJØRETØYPARK OG TRAFIKKMENGDE

1.1 Generelt

Det var ca. 189 000 innbyggere i Oppland i 2016. Det utgjør 3,6 % av Norges befolkning. Fylkets areal er 23 777 km² (landareal) som tilsvarer 7,8 % av landets areal.

Norge blant de land med lavest folketetthet i Europa med 17 innbyggere per km². I Oppland er folketettheten enda lavere: 8 innbyggere per km².



Figur 1: Utvikling i antall innbyggere. Oppland 2000–2016* (SSB)

Fylkets samlede folketall økte i perioden fra 2000 til 2016 med 6 300 personer, en økning på 3,4 %. Til sammenligning hadde landet totalt i den samme perioden en befolkningsvekst på 16,9 %.

Det er imidlertid viktig å nyansere bildet av Oppland. Befolkningsveksten er svært ujevnt fordelt på kommunene. Definitivt størst vekst har det vært i Lillehammer, Gjøvik og Jevnaker (over 10 %) og størst reduksjon i Lesja, Sør-Aurdal (over -10 %).

Fylket har spredt bosetting, få alternative transportformer og mye gjennomgangstrafikk som gir stor vegtransport. Ca. 42 % av befolkningen bor utenfor tettbygd strøk (19 % på landsbasis).

Oppland er et innlandsfylke med vegtransport som dominerende transportform.



Foto: Ny Rv4 Gran sentrum og kommunegrensa mellom Lunner og Gran (Håvard Krågsrud, OA)

1.2 Vegnett



Kart 1: Fylkes- og riksvegnettet i Oppland

Km VEGNETT (2015)	
Riksveger	743
Fylkesveger	3 033
Kommunale veger	1 912
Sum off. veger	5 688
Private veger	11 481

Tabell 1: Oppland fylke, vegnettlengde

Oppland har 743 km europa- og riksveger og 3033 km fylkesveger. I tillegg kommer 1 912 km kommunale veger.

Det samlede offentlige vegnettet i Oppland er 5688 kilometer. Dette er en fjerdedel av det offentlige vegnettet på Østlandet. Her inngår ikke private veger, skogsbilveger og andre veger.

Riksvegene utgjør ca. 13 % av det offentlige vegnettet i fylket, men avviker en langt større andel av vegtrafikken (ca. halvparten).

1.3 Kjøretøypark

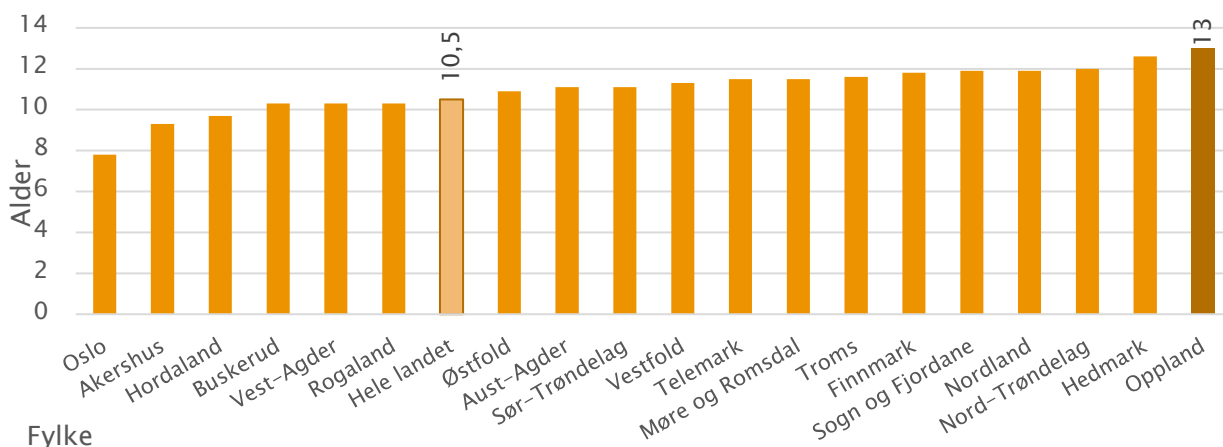
	Oppland		Norge	
	Antall	Alder	Antall	Alder
Personbiler	108 703	13,0	2 611 805	10,5
Lastebiler	3 499	18,5	77 315	13,3
Kombinerte biler	1 626	20,1	26 769	19,1
Varebiler	19 694	10,8	450 918	8,5
Busser	507	16,2	16 703	10,6
Andre	123 746	24,0	2 033 463	19,8
Sum	257 775	18,3	5 216 973	14,1

Kilde: Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 31. desember 2015

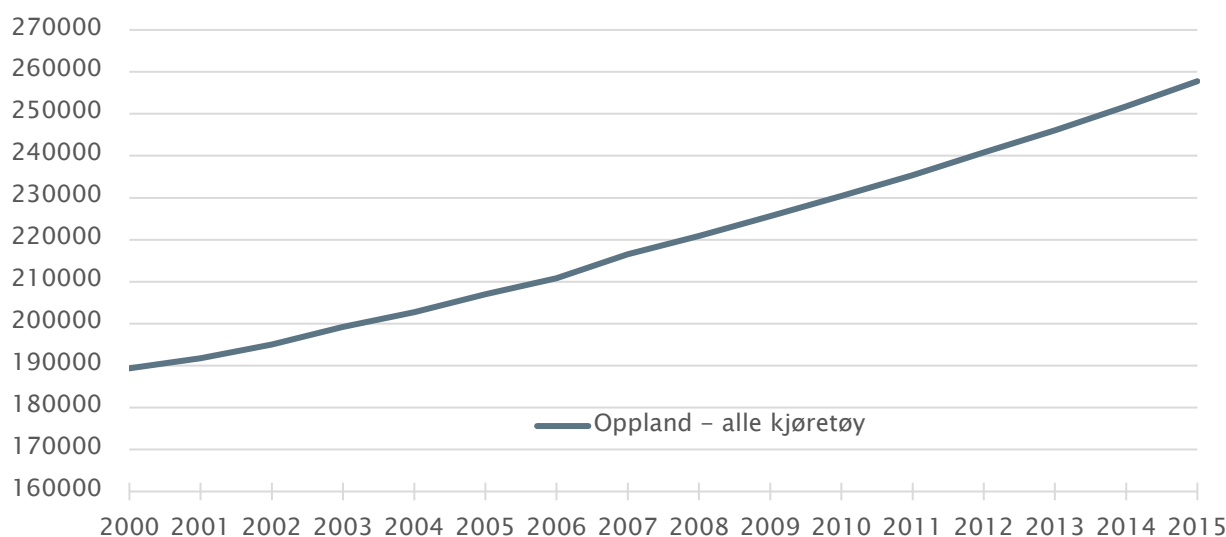
Tabell 2: Oppland fylke, kjøretøyparken

Oppland er blant de fylker som har høyest biltetthet i landet (1,7 innbyggere pr. registrert personbil sammenlignet med landsgjennomsnittet på 2 innbyggere pr. registrert personbil).

Kjøretøyparken som helhet er gjennomgående eldre (18,3 år) enn landsgjennomsnittet (14,1 år), mens tilsvarende tall for personbilene er henholdsvis 13 år og 10,5 år.



Figur 2: Gjennomsnittsalder, personbiler Norge etter fylke 2015



Figur 3: Utvikling i antall kjøretøy i Oppland i perioden 2000–2015

Registrerte kjøretøy	2000	2005	2010	2015	2000–2015
Personbiler	83814	89921	98743	108703	30 %
Busser	1485	986	665	507	-66 %
Varebiler	11620	13370	16715	19694	69 %
Lastebiler	3999	3903	3594	3499	-13 %
Kombinerte biler	5110	4085	2639	1626	-68 %
Biler totalt	106028	112265	122356	134029	26 %
Traktorer/motorredskap	23145	23178	23605	25043	8 %
Moped	6786	7523	7773	8976	32 %
Motorsykkel	5500	7036	8976	10855	97 %
Hengere	47897	56974	67696	78872	65 %
Alle kjøretøy	189356	206976	230406	257775	36 %

Tabell 3: Utvikling i antall kjøretøy etter kjøretøytype. Oppland 2000–2015

Det var 134 029 biler (personbiler, varebiler, kombinerte biler, lastebiler og busser) registrert pr. 31.12.2015. Bilbestanden har økt med 28 000 (26 %) fra 2000 (tabell 3).

I løpet av de siste 15 årene har antall motorsykler økt med hele 97 %. Antall personbiler økte med 30 %. Antall busser hadde nedgang på -66 % og lastebiler tilsvarende -13 %.

1.4 Trafikkmengde

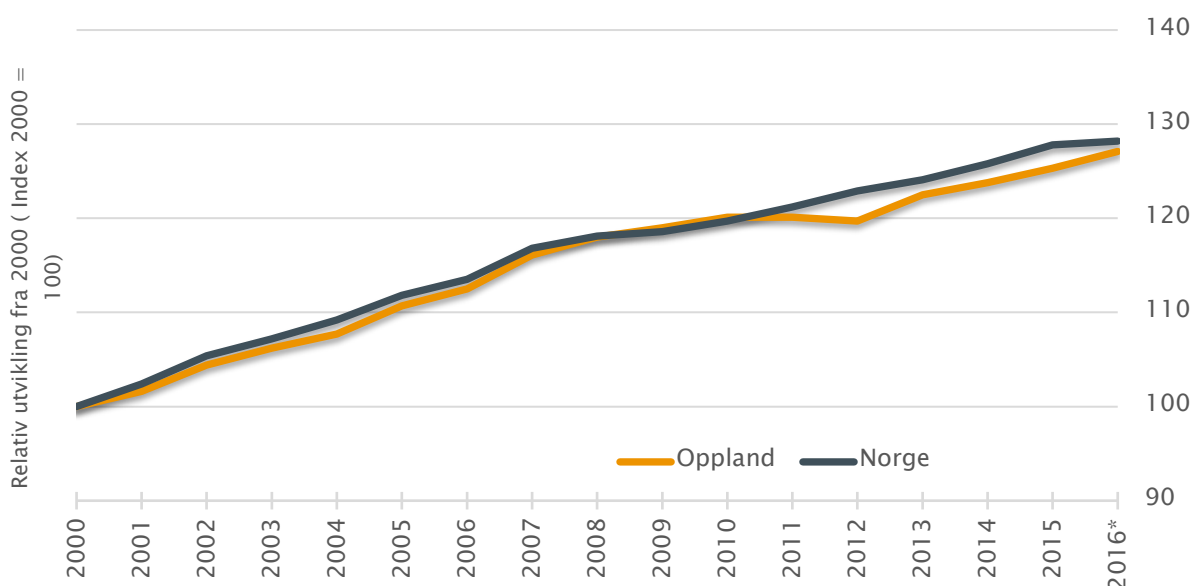


	Oppland
Riksveger	ca. 4 200
Fylkesveger	ca. 960

Tabell 4: Gjennomsnittlig trafikkmengde på de ulike vegkategoriene (kjt/døgn)

Trafikkveksten i Oppland var på omtrent samme nivå som i landet for øvrig. Det er blitt lavere trafikkvekst i Oppland fra 2011.

Oppland er et gjennomfartsfylke mellom Østlandet og andre deler av landet og er ett av de største reiselivsfylkene.

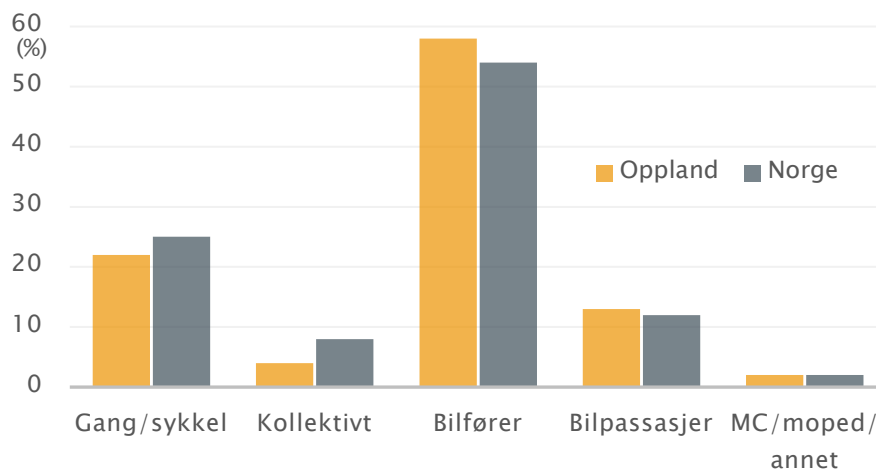


Figur 4: Relativ utvikling i vegtrafikken i Oppland og i landet i perioden 2000–2016* i forhold til 2000-situasjonen

Figuren viser utviklingen i vegtrafikken i Oppland sammenlignet med landsgjennomsnittet for perioden 2000–2016*. Siden 2000 har det vært en vekst i opplandstrafikken på ca. 27 %. Det var en økning på 1,8 % i trafikkmengden i 2016* i Oppland.

1.5 Reisemiddelfordeling og reisehyppighet

En landsomfattende reisevaneundersøkelse (TØI 1017/2009) viser at andelen gang-, sykkel- og kollektivturer er lavere i Oppland enn i resten av landet. Tilsvarende er antall bilturer høyere.



Figur 5: Reisemiddelfordeling, Oppland og Norge (TØI 1017/2009)

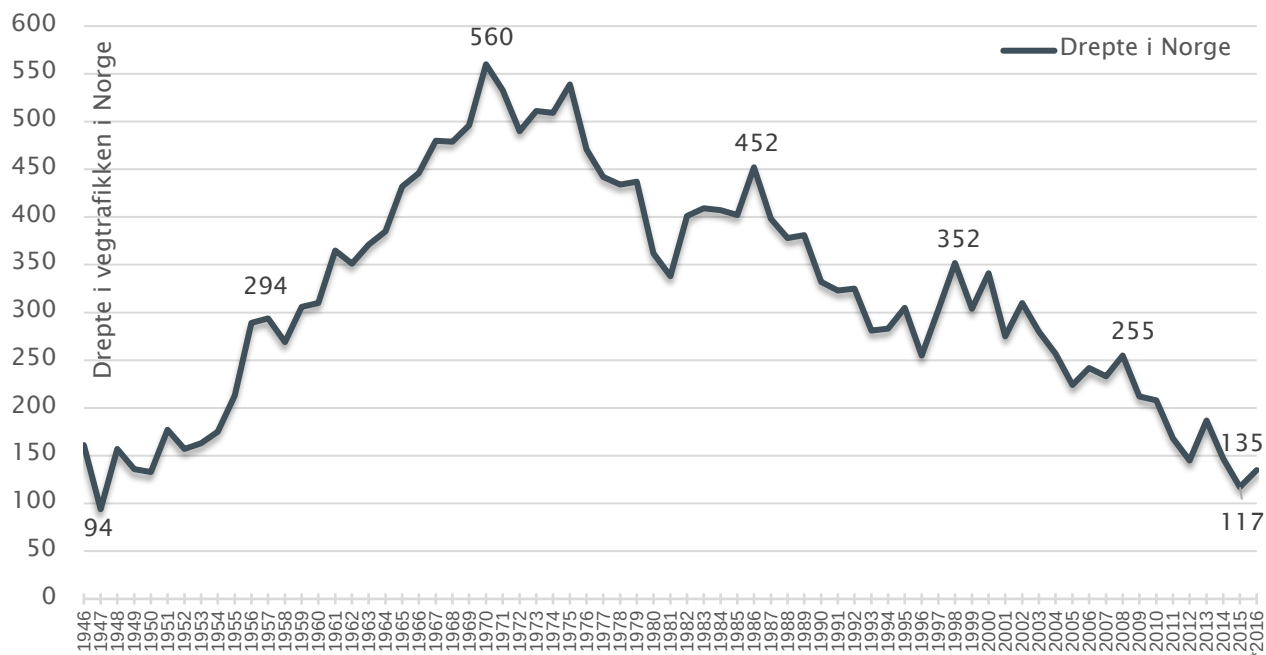
I flg. reisevaneundersøkelsen var gjennomsnittlig antall reiser pr. person pr. døgn på landsbasis 3,3. Tilsvarende tall for Oppland var 3.



Foto: SVV

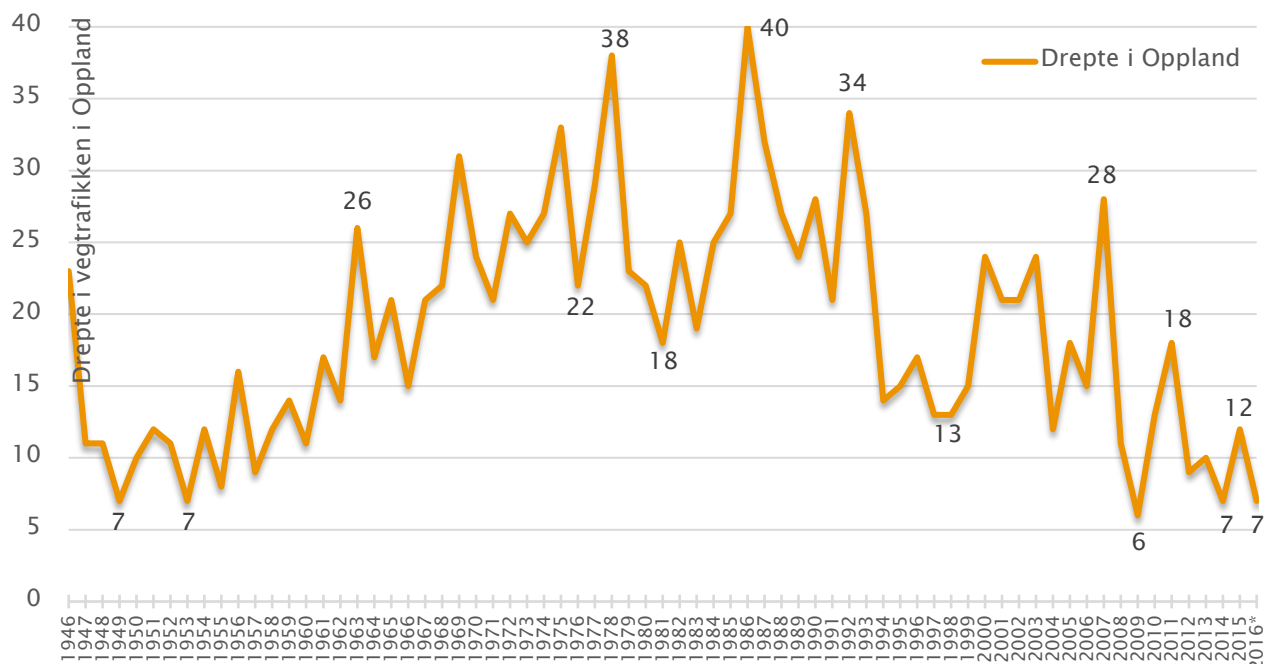
2. ULYKKESUTVIKLINGEN

2.1 Trafikkulykker i Norge og i Oppland



Figur 6: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Norge i perioden 1946–2016*

Antall drepte i landet har gått kraftig ned og i 2015 var det laveste siden 1940-tallet. Siden registrering ble startet har antall drepte i trafikkulykker i Norge økt i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne ble gradvis redusert. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2016* var 135. I perioden fra 1970 til 2016* er antall drepte redusert til en fjerdedel samtidig som trafikkvolumet er mer enn fordoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2016* var to.

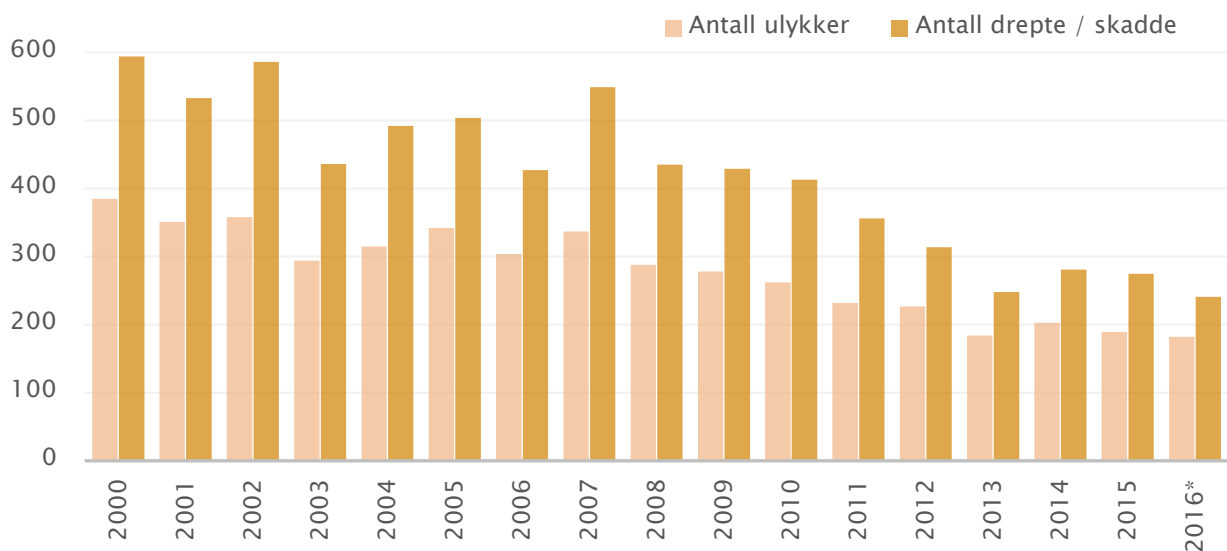


Figur 7: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946–2016*

Oppland har over flere år fulgt nedgangen i dødsulykker som vi ser i resten av landet og siden 1986 har trenden vært positiv. Antall drepte i 2016* var 7. Det er 5 færre enn i 2015. Med unntak av 2009 med 6 drepte og 2014, med 7 drepte, må vi helt tilbake til 40-tallet for å finne et lavere tall på drepte i trafikken i Oppland.

Det er store variasjoner i antall drepte i vegtrafikken i Oppland fra år til år. Men tendensen over tid er positiv. Vi ser en langsiktig nedgang i antall drepte, selv om vi opplever økning fra år til år.

2.2 Utviklingen av ulykker, drepte og skadde



Figur 8: Utviklingen i antall personskadeulykker og personskader i Oppland i perioden 2000–2016*

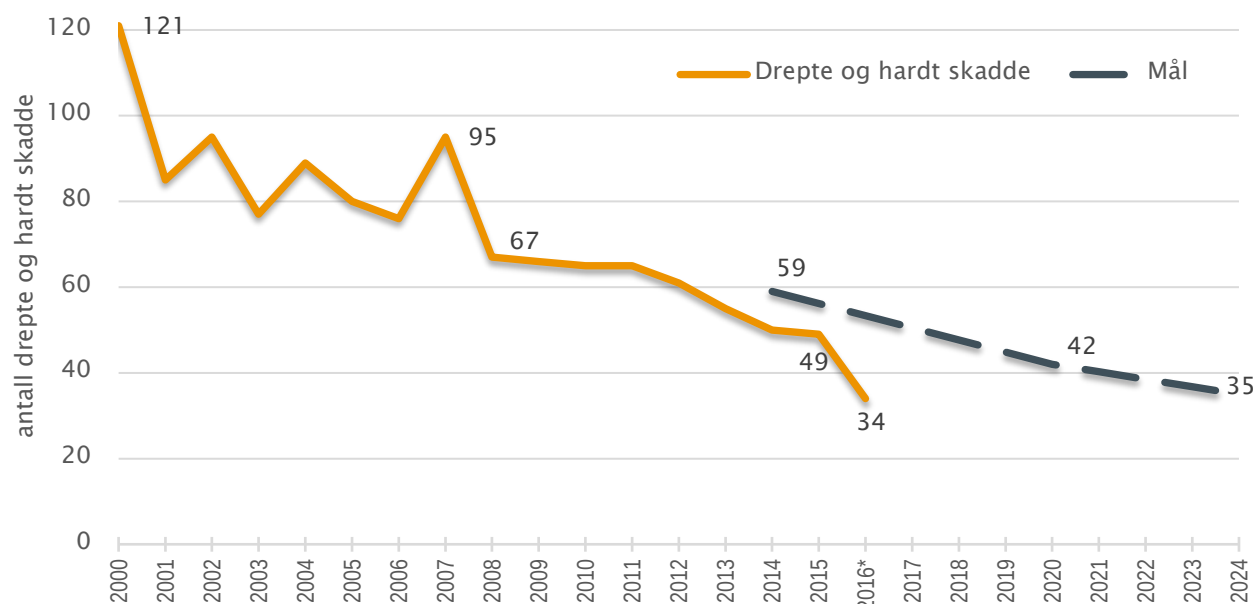
Figur 8 viser utviklingen i antall trafikkulykker og personskader (drepte og skadde til sammen). Antall trafikkulykker har gått ned fra 385 i 2000 til 182 i 2016*. Det er en reduksjon på 53 % i forhold til 2000. Tilsvarende reduksjon for personskader er 59 %.



Antall drepte og skadde i forhold til både folketallet og trafikkarbeid i Oppland er høyere enn landsgjennomsnittet. Antall drepte og skadde i forhold til både veglengde (km) og antall motorkjøretøy er imidlertid lavere i Oppland enn landsgjennomsnittet ([vedlegg 8.1](#)).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8	10	7	12	7
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	53	45	43	37	27
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	253	193	231	226	207
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	314	248	281	275	241

Tabell 5: Antall drepte og skadde i Oppland i perioden 2000–2016*



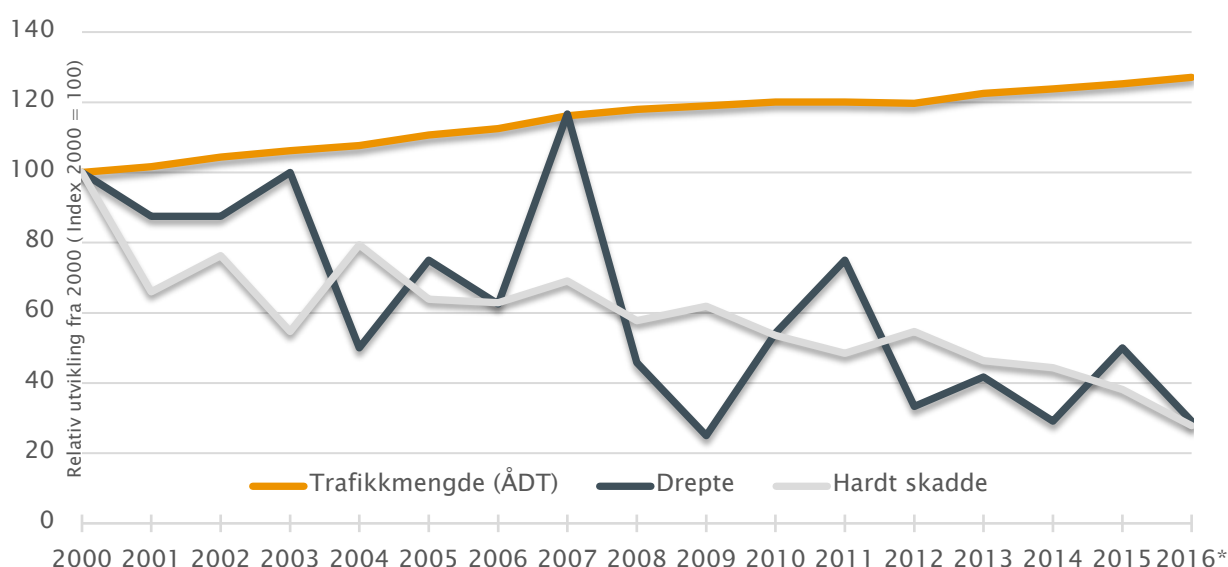
Figur 9: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Oppland fra 2000–2016* og kurve for 2014–2024 der det nasjonale målet er brutt ned på fylkesnivå

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot de alvorligste ulykkene. Det er ofte tilfeldigheter som avgjør om et menneske blir drept eller hardt skadd i alvorlige ulykker. Til tross for enkelte år med økning, har antall drepte og hardt skadde blitt betydelig redusert i perioden 2000-2016* (-72 %). 2016* er for øvrig det året med laveste antall drepte og hardt skadde. I 2016 omkom 7 personer i vegtrafikkulykker i Oppland og 27 ble hardt skadd.

Figur 9 viser en kurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2016*, og forventet kurve fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Oppland tar sin forholdsmessige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2024 (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017).



2.2.1 Utviklingen av trafikkmengde, drepte og hardt skadde



Figur 10: Relativ utvikling trafikkmengde, i drepte og hardt skadde i Oppland fra 2000–2016*

Figur 10 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde siden 2000 sammenlignet med utviklingen i antall kjørte kilometer. Antall drepte og antall hardt skadde i 2016* ligger på henholdsvis 29 % og 28 % i forhold til 2000.

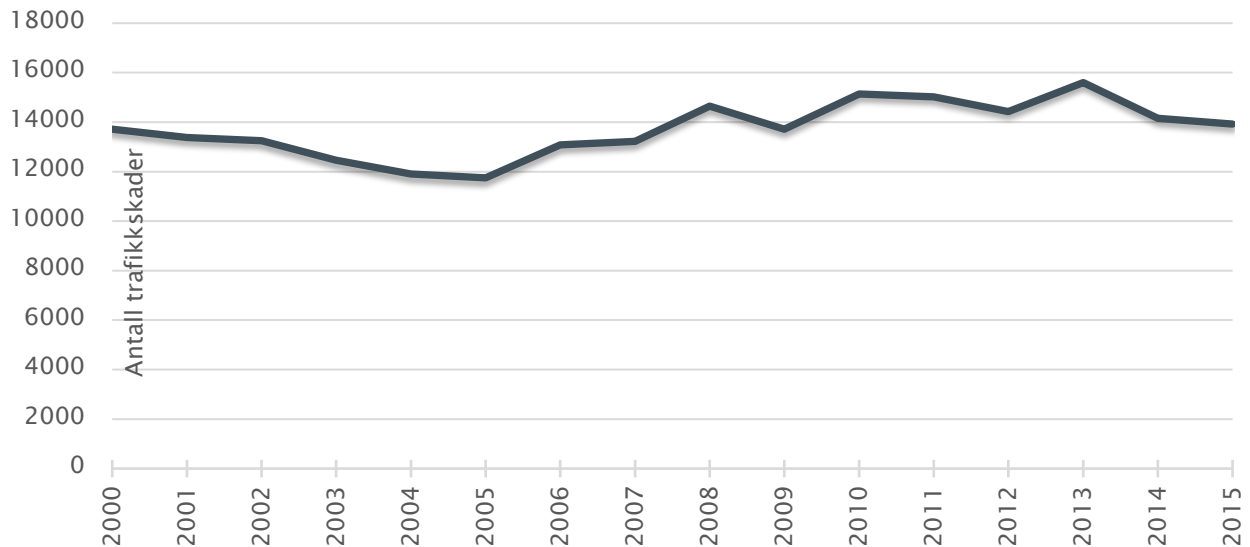
I samme perioden har trafikken økt med 27 %, noe som tilsier at ulykkesrisikoen pr. kjørte kilometer har avtatt. Ulykkesutviklingen tyder på at trafikksikkerhetsarbeidet har vært med på å kompensere for en ulykkesvekst vi ellers kunne forvente på grunn av økt trafikk. Nedgangen i antall drepte og hardt skadde samsvarer med et bedre trafikksikkerhetsarbeid på flere områder som: trafikksikkerhetstiltak på vegnettet, sikrere og bedre kjøretøy, gode trafikanttiltak, mer målrettet kontrollvirksomhet, fartsnivået som er gått noe ned og effektiv skadebehandling.



Foto: Dødsulykke 06.10.2015 (Thomas Tangen, GD)

2.3 Utviklingen av ulykker med materiell skade

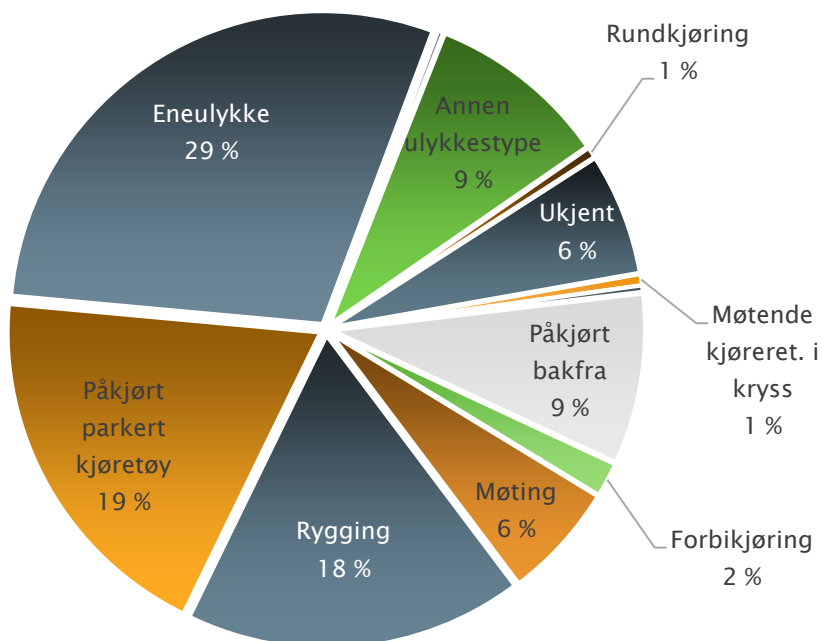
Trafikkulykker utgjør et stort samfunnsproblem, både i form av menneskelige lidelser og materielle skader.



Figur 11: Antall trafikkskader (forsikringsskadeulykker). Oppland 2000–2015 (TRAST)

Det ble registrert ca. 14 000 materielle skader i vegtrafikkulykker i Oppland i 2015. Det er omtrent på samme nivå som i 2000.

Antallet som telles er antall skadetilfeller som motorvognulykker har resultert i. En meldt skade kan inneholde flere skadetyper.



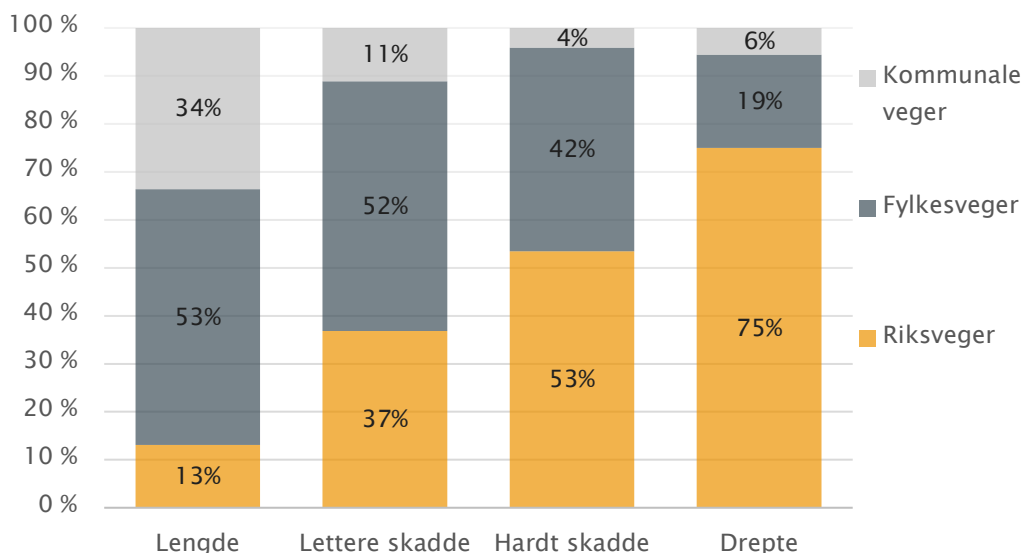
Figur 12: Materielle skader i Oppland i 2015, fordelt på ulykketyper

Dominerende ulykketyper blant de ca. 14 000 materielle skadene i Oppland i 2015 var: eneulykker 29 %, rygging 18 % og påkjørt parkert kjøretøy 19 %.

3. HVOR SKJER ULYKKENE

3.1 Personskadeulykker etter vegkategori

Forvaltningsreformen har medført at over 900 km av det tidligere riksvegnettet nå er klassifisert som fylkesveg. Fra 2010 er dermed over halvparten (53 %) av det offentlige vegnettet i Oppland fylkesveger.

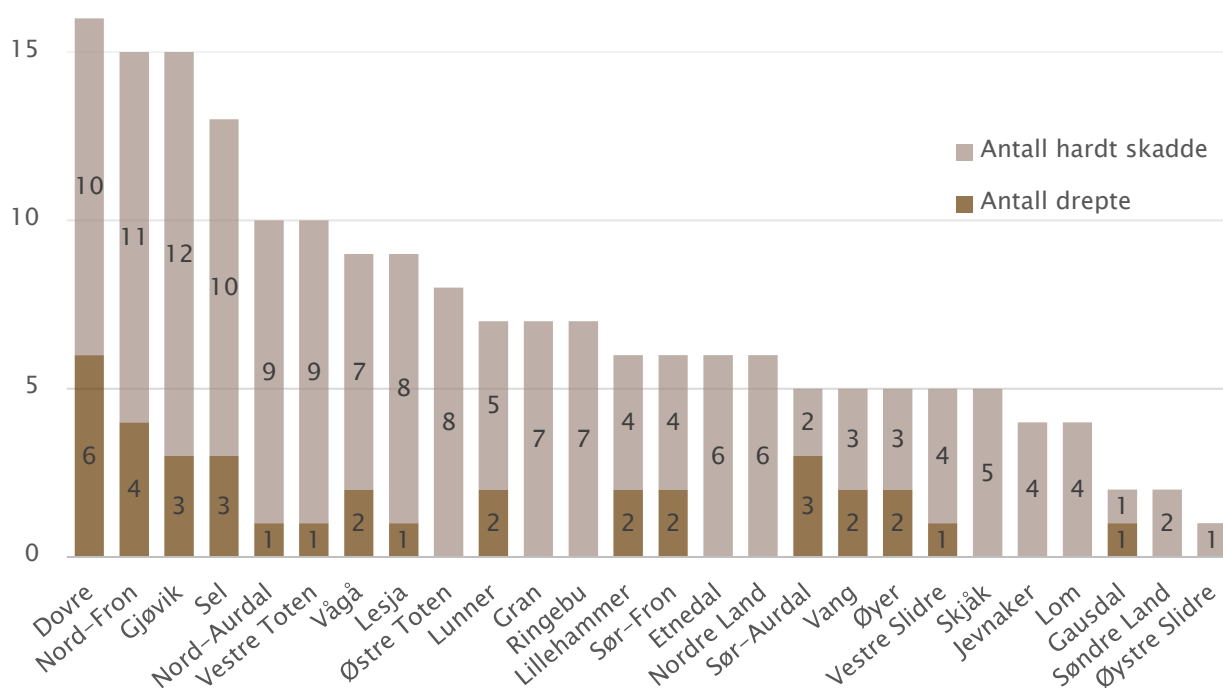


Figur 13: Fordeling av skadegrad på vegkategori. Oppland, gjennomsnitt for perioden 2013–2016* basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 2010

I perioden 2013-2016* ble 75 % drept og 53 % hardt skadd i ulykker på riksveger. Disse vegene utgjør 13 % av den samlede lengden av offentlige veier. Tilsvarende tall for fylkesveger er henholdsvis 19 % drept og 42 % hardt skadde. På europa- og riksvegnettet er det flest utforkjøringsulykker og møteulykker. Det samme er tilfelle på fylkesvegnettet. På det kommunale vegnettet er det kryssulykker og fotgjengerulykker som dominerer.



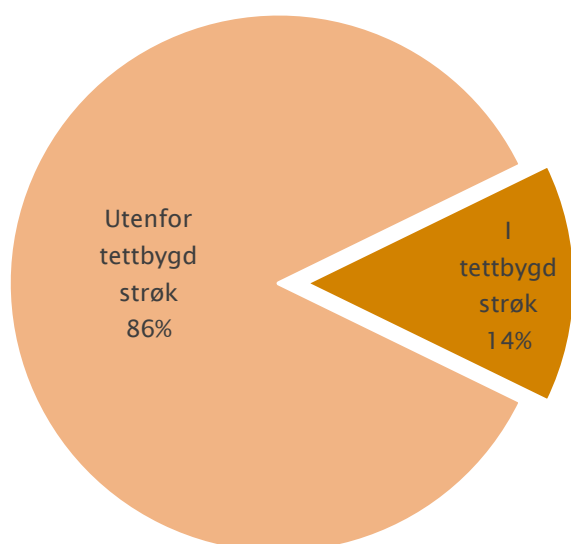
3.2 Personskadeulykker etter kommune



Figur 14: Drepte og hardt skadde etter kommune, sum Oppland 2013–2016*

Dovre er den kommunen som har flest drepte og hardt skadde i perioden 2013-2016* (6 drepte og 10 hardt skadde). Nord-Fron, Gjøvik, og Sel er også blant de kommunene med fleste drepte og hardt skadde.

3.3 Personskadeulykker i eller utenfor tettbygd strøk



I Oppland har 74 % av vegtrafikkulykkene skjedd utenfor tettbygd strøk i perioden 2013-2016*.

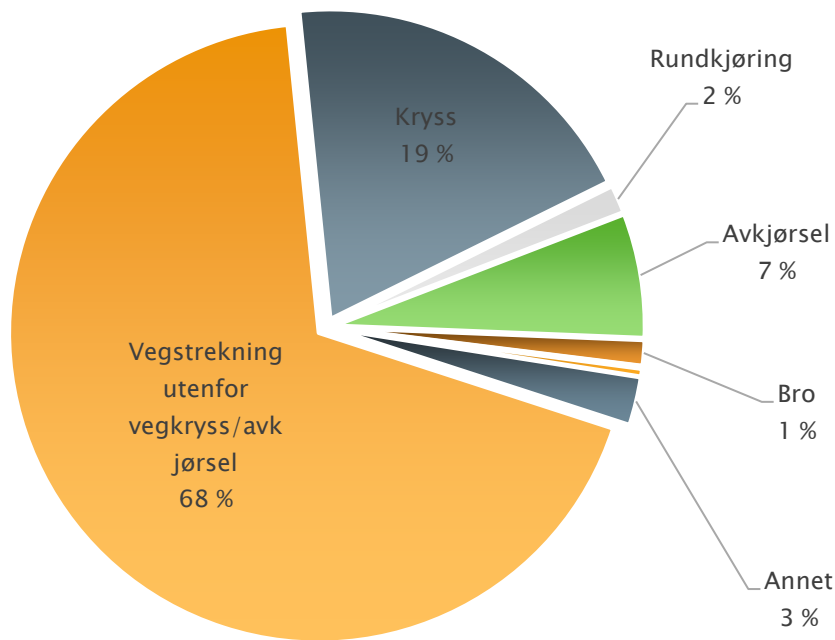
Hele 86 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjer utenfor tettbygd strøk jfr. figur 15.

Utforkjøringsulykker og møteulykker er de dominerende ulykkesårsakene utenfor tettbygd strøk.

Innenfor tettbygd strøk dominerer ulykker i kryss og påkjøringsulykker.

Figur 15: Drepte og hardt skadde i personskadeulykker i og utenfor tettbygd strøk, Oppland snitt 2013–2016*

3.4 Stedsforhold



Figur 16: Personskadeulykker etter stedsforhold, Oppland 2013–2016*

Over to tredjedeler av alle personskadeulykker i Oppland skjer på vegstreknings utenfor vegkryss eller avkjørsler. Personskadeulykker i kryss eller avkjørsler utgjør 26 %.



Foto: Trafikkulykke på Raufoss 6.6.2015 (SVV)

3.5 Ulykkespunkter og ulykkesstrekninger

Det finnes spesielt utsatte vegstrekninger med ulykkespunkter eller -strekninger i fylket. Tabellene og kartet viser en oversikt over ulykkespunkter. De er ikke korrigert for eventuelle utbedringstiltak i perioden. Det er ikke registrert noe ulykkesstrekninger i perioden.



Kart 2: Ulykkespunkter i Oppland

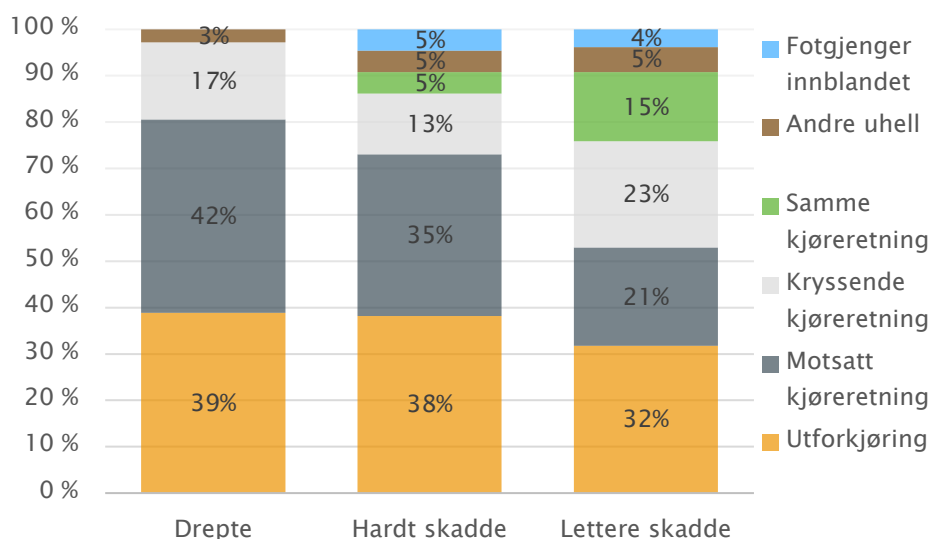
Vegnr.	Hp	Fra Meter	Til Meter	Kommune	Antall				Stedsnavn
					Ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lett. skadde	
Rv4	10	2945	2975	Gjøvik	4	0	0	4	Smedmoen
Fv164	651	0	4	Gjøvik	4	0	0	4	Raufoss

Tabell 6: Ulykkespunkt (punkter på riks- og fylkesvegnettet i perioden 2012–2016* hvor det har skjedd 4 eller flere politirapporterte personskadeulykker innenfor en strekning på 100 m)



Foto: Statens vegvesen formidler trafiksikkerhet til minoritetsgrupper (SVV)

4. ULYKESTYPER



Figur 17: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper. Oppland 2013-2016*

Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte og hardt skadde og lettere skadde (figur 17). Alle de 7 dødsulykkene i 2016 var enten møte- eller utforkjøringsulykker.

Møteulykker

Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Møteulykker utgjør 20 % av alle ulykker i fylket i perioden 2013-2016*. Landsgjennomsnittet er 13 %. De utgjør 42 % av alle drepte og 35 % av alle hardt skadde i fylket jfr. figur 17.

Nesten 3/4 av alle bilførere som er innblandet i møteulykker er menn.

Møteulykker skjer oftest i perioden november - mars.

Utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykker utgjør 37 % av ulykkene i fylket i perioden 2013-2016*. Landsgjennomsnittet er 30 %.

En utforkjøring er en typisk sommerulykke (juni-september). Ungdom i alderen 16-24 år utgjør 40 % av alle drepte og skadde i utforkjøringsulykker. Denne aldersgruppa utgjør bare 11 % av opplandsbefolkningen.

Nesten 3/4 av alle bilførere som er innblandet i utforkjøringsulykker er menn.

Ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning

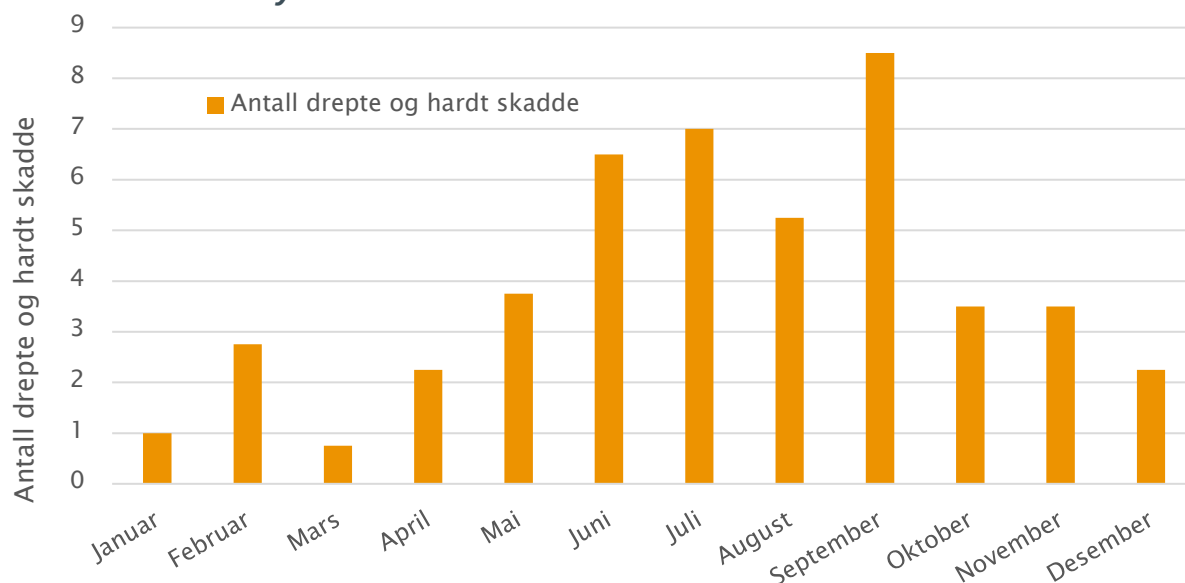
Ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning utgjør 20 % av alle personskadeulykker.

Fotgjengerulykker

Fotgjengerulykker utgjør 5 % av alle personskadeulykker. Ingen fotgjengere ble drept i Oppland i 2016*.

5 NÅR SKJER ULYKKENE

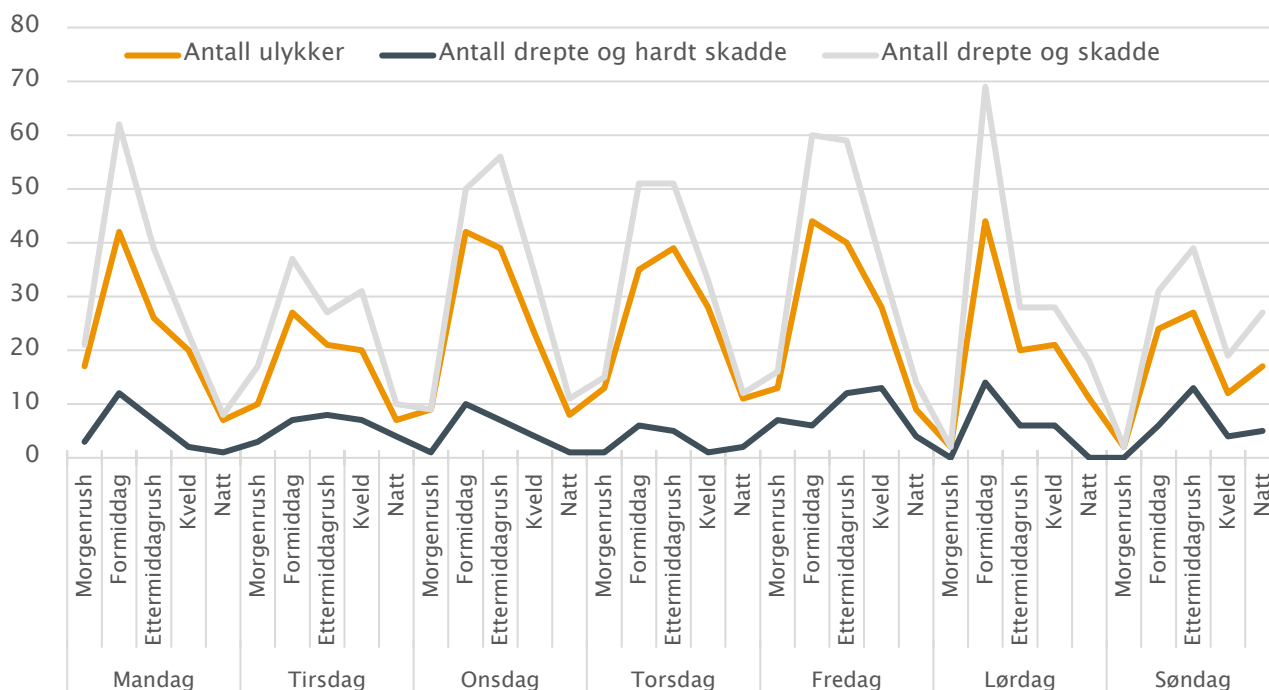
5.1 Personskadeulykker etter måned



Figur 18: Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2013–2016*, Oppland fordelt på måned

Trafikkmengden varierer over året, uken og døgnet. Det er slik sett naturlig at ulykkesfordelingen vil følge trafikkfordelingen. Sommermånedene har flest ulykker og drepte og hardt skadde.

5.2 Personskadeulykker etter ukedag og klokkeslett



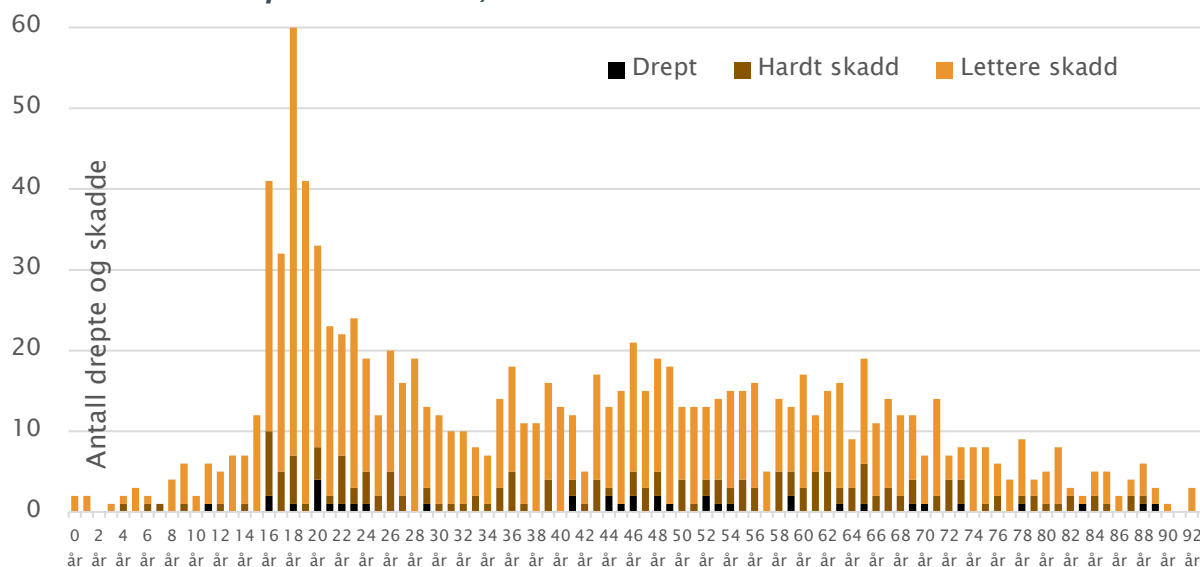
Figur 19: Ulykkesfordeling etter ukedag og klokkeslett, Oppland i perioden 2013–2016*

De alvorligste ulykkene skjer på de siste ukedagene. Døgnvariasjonen viser at de fleste ulykkene skjer om formiddagen og om ettermiddagsrushet.

(Morgenrush: 0700-0859, formiddag: 0900-1459, ettermiddagsrush: 1500-1759, kveld: 1800-2359, natt: 0000-0659)

6. TRAFIKANTEN

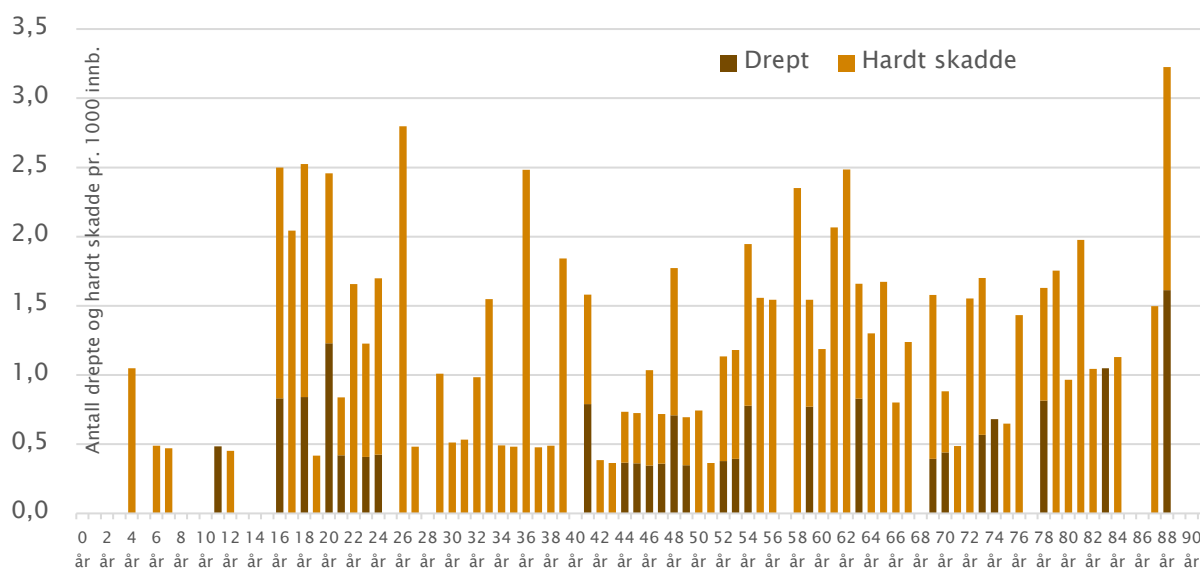
6.1 Personer drept eller skadd, etter alder



Figur 20: Personskader fordelt etter alder. Oppland 2013–2016*

Det er fortsatt de unge som er mest utsatte i vegtrafikken med hensyn til fordeling av drepte og skadde etter alder og skadegrad (figur 20). Det høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-24 år. De utgjør hele 26 % av alle skadde og drepte men bare 11 % av opplandsbefolkningen. Det er et betydelig skille fra 15 til 16 og fra 17 til 18 år, når de unge begynner å kjøre moped, motorsykkel og bil. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring.

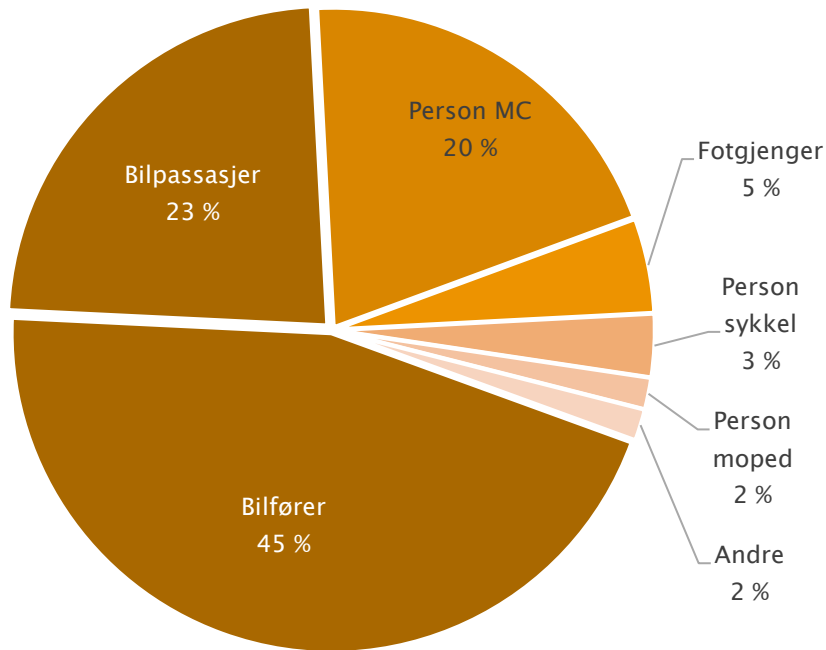
Det er vel 3,7 ganger så mange drepte og skadde 18-åringer som 60-åringer (sammenlignbare antall).



Figur 21: Drepte og hardt skadde fordelt etter alder per 1 000 innbyggere. Oppland 2013–2016*

Hvis man sammenligner drepte og hardt skadde med befolkningstallet som helhet, ser vi at også de eldre er en ulykkesutsatt gruppe (figur 21).

6.2 Personer drept eller hardt skadd, etter trafikantgrupper

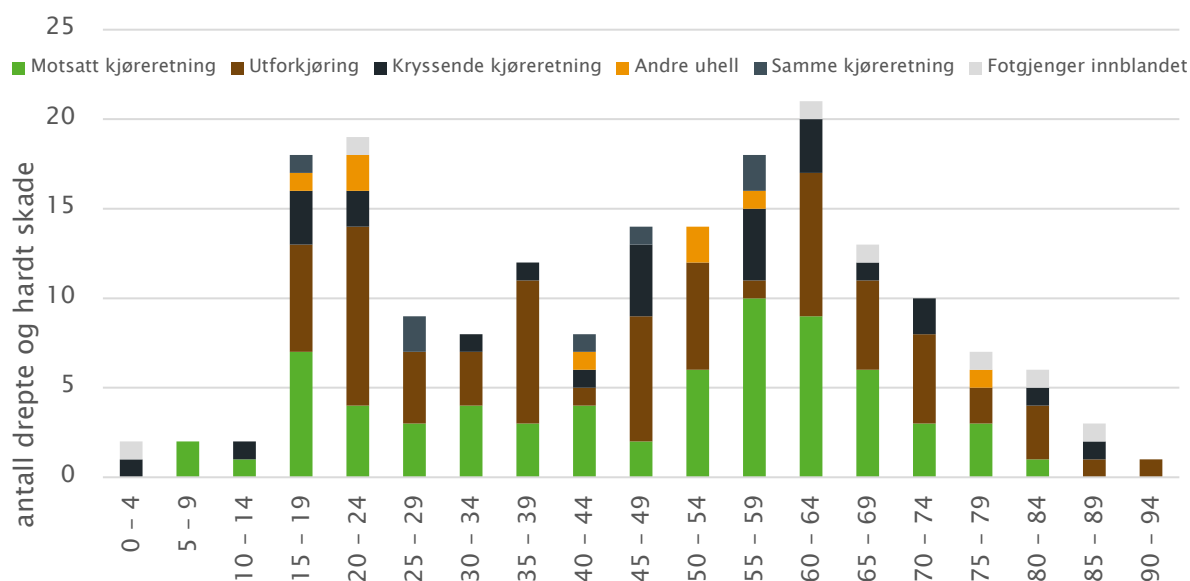


Figur 22: Personer drept eller hardt skadd, etter trafikantgruppe. Oppland 2013–2016*

68 prosent av alle drepte og hardt skadde var førere eller passasjerer i biler. Bilførere og passasjerer er de dominerende trafikantgruppene i ulykker med drepte og hardt skadde i alle aldersgrupper.



6.3 Personer drept eller hardt skadd, etter alder og ulykkestype



Figur 23: Personer drept eller hardt skadd, etter alder og ulykkestype. Oppland 2013-2016*

Ungdom og voksne blir oftest drept og hardt skadd i utforkjøringsulykker og i møteulykker. I de eldre aldersgruppene er ulykkesbildet mer sammensatt (figur 23).

7. ULYKKESKOSTNADER

Trafikkulykker medfører store lidelser for den som rammes og de nærmeste pårørende. I tillegg kommer store økonomiske konsekvenser for samfunnet.

Oversikten nedenfor viser samfunnsøkonomisk nytte av å unngå skader i trafikken (Den norske verdsettingsstudien, TØI rapport 1053/2010) oppdatert til 2016-priser. Tallene inneholder både realøkonomiske kostnader (administrasjonskostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader og medisinske kostnader) og velferdstap.

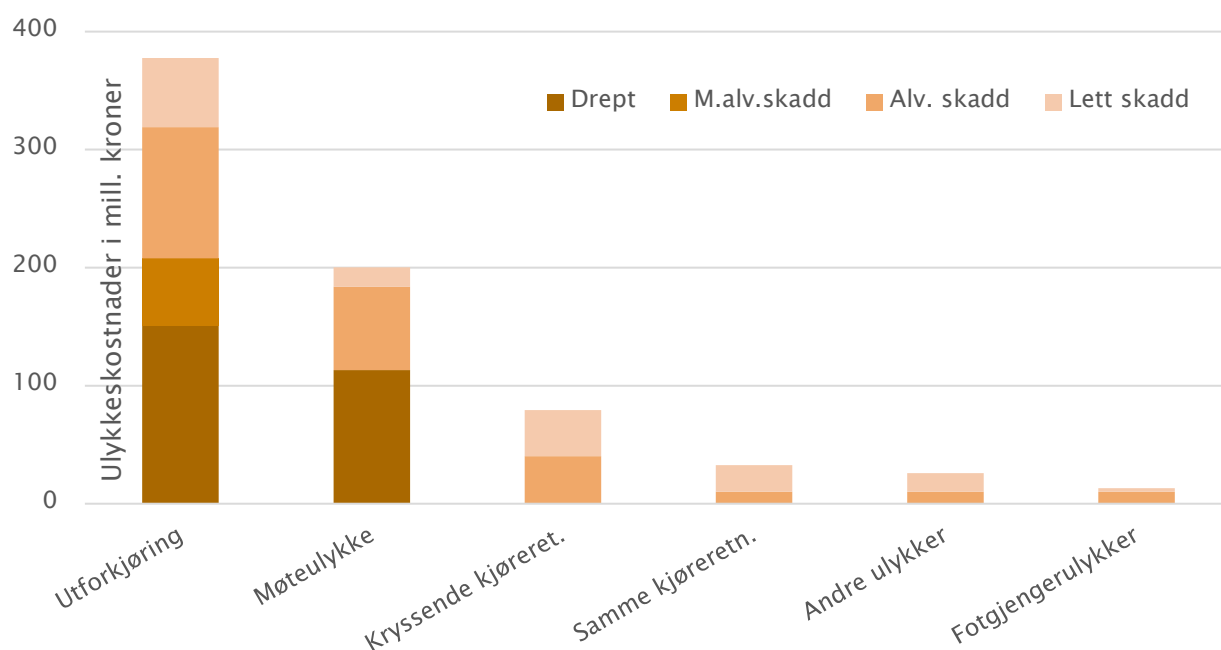
Skadetilfelle	Kostnad pr. tilfelle
Et dødsfall	37 700 000
En meget alvorlig skade	28 600 000
En alvorlig skade	10 100 000
En lettere skade	750 000

Tabell 7: Kostnader ved trafikkulykker pr. skadetilfelle etter skadegrad, kroner i 2016 nivå

Ut fra en slik beregningsmodell kostet vegtrafikkulykkene med personskade i Oppland i 2016* vel 729 millioner kroner.

Andre viktige konsekvenser av ulykkene som sorg, lidelser og savn er en vesentlig "kostnad" som ikke kan regnes i kroner og øre.

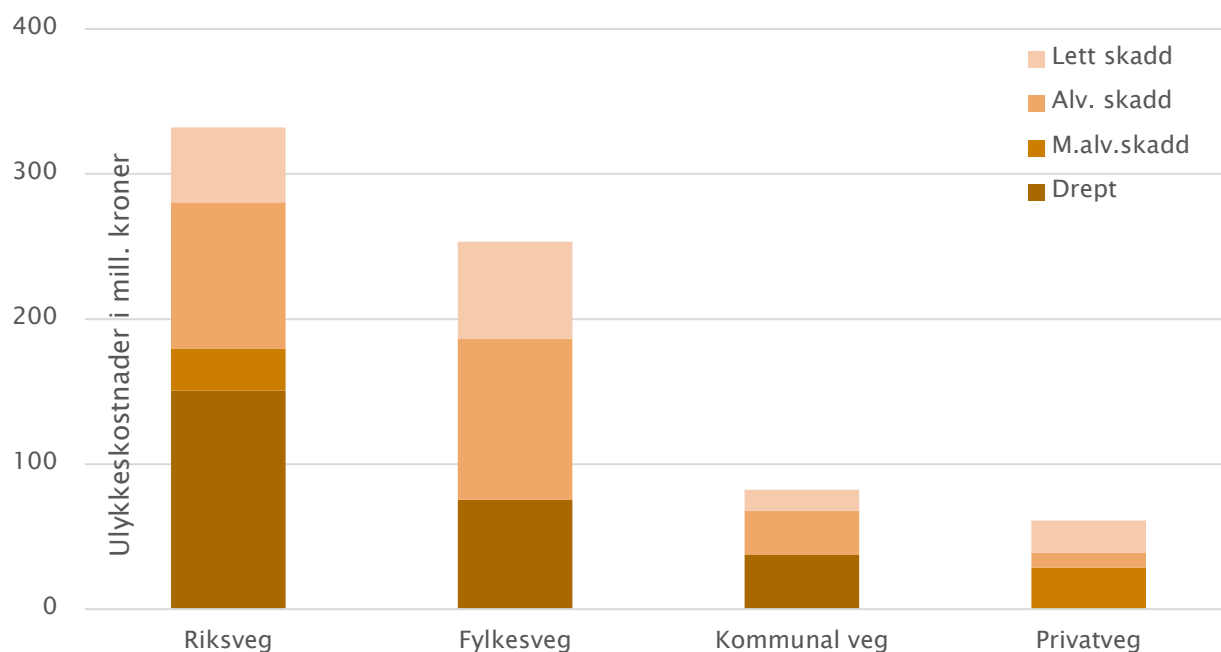
7.1 Ulykkeskostnader fordelt på ulykkestype



Figur 24: Ulykkeskostnader i mill. kroner fordelt på ulykkestype Oppland i 2016*

Møte- og utforkjøringsulykker har de høyeste ulykkeskostnadene, både fordi antallet er høyt og fordi skadegraden ofte er høy.

7.2 Ulykkeskostnader fordelt på vegtype



Figur 25: Ulykkeskostnader i mill. kroner fordelt på vegtype i Oppland i 2016*

Figuren viser at ulykkene på riks- og europavegene har de høyeste ulykkeskostnadene i 2016* og kostet ca. 585 millioner kroner.

8 VEDLEGG

8.1 Nøkkeltall Fylke – andel av landet

NØKKELTALL	Oppland	Hele landet	Andel av landet
GENERELT			
Areal (km ²) ¹⁾	23 777	304 148	8 %
Folketall	189 000	5 237 000	4 %
VEGNETT ²⁾			
Riksveger (km)	743	10 668	7 %
Fylkesveger (km)	3 033	44 497	7 %
Kommunale veger (km)	1 912	39 279	5 %
Sum offentlige veger (km)	5 688	94 444	6 %
Private veger (km)	11 481	96 315	12 %
KJØRETØYPARK ³⁾			
Personbiler	108 703	2 611 805	4 %
Lastebiler	3 499	77 315	5 %
Kombinerte biler	1 626	26 769	6 %
Varebiler	19 694	450 918	4 %
Busser	507	16 703	3 %
Andre ⁴⁾	123 746	2 033 463	6 %
SUM KJØRETØY ⁴⁾	257 775	5 216 973	5 %
VEGTRAFIKKULYKKER (gjennomsnitt pr. år 2013-2016*)			
Antall vegtraffikkulykker	189,5	4 631	4 %
Antall drepte og skadde	261,25	5 820	4 %
Antall drepte og hardt skadde	47	801	6 %
Antall drepte i trafikken	9	146	6 %
RISIKO			
Antall drepte pr. 100 000 innbyggere	4,8	2,8	RISIKO
Antall drepte og hardt skadde pr. 10 000 innb.	2,5	1,5	
Antall skadde/drepte pr. 1000 innb.	1,4	1,1	
Antall drepte og hardt skadde pr. 100 000 kjtkm	3,7	2,3	
Antall skadde/drepte pr. 100 km veglengde (off. veger)	4,6	6,2	
Antall ulykker pr. 100 km veglengde (off. veger)	3,3	4,9	
Antall skadde/drepte pr. 1000 motorkjøretøy 5)	1,0	1,1	
Antall ulykker pr. 1000 motorkjøretøy 5)	0,7	0,9	

Tabell 8: Oppland fylke, nøkkeltall

kilde: "SSB" og Vegdatabanken

1) I alt

2) Inkludert ramper og armer

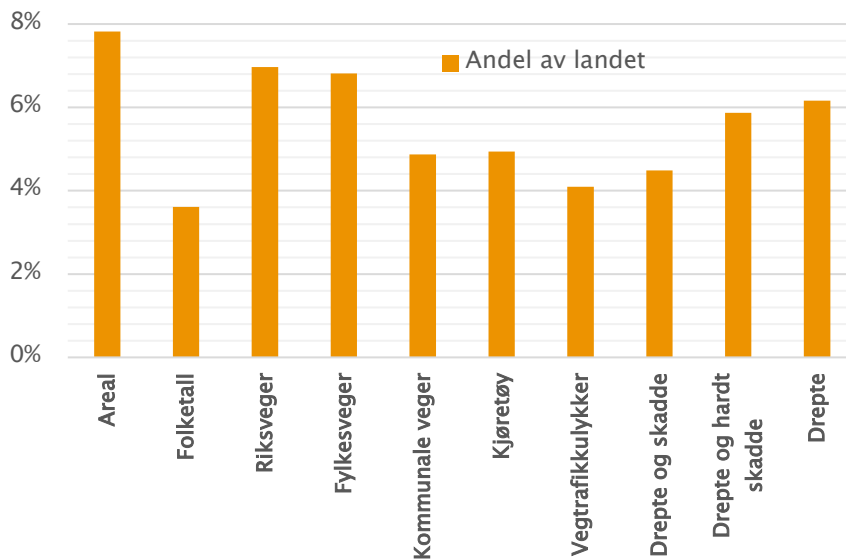
3) Tallene omfatter bare kjøretøyer med påmonterte skilt per 01. januar

4) Sum kjøretøy minus tilhengere

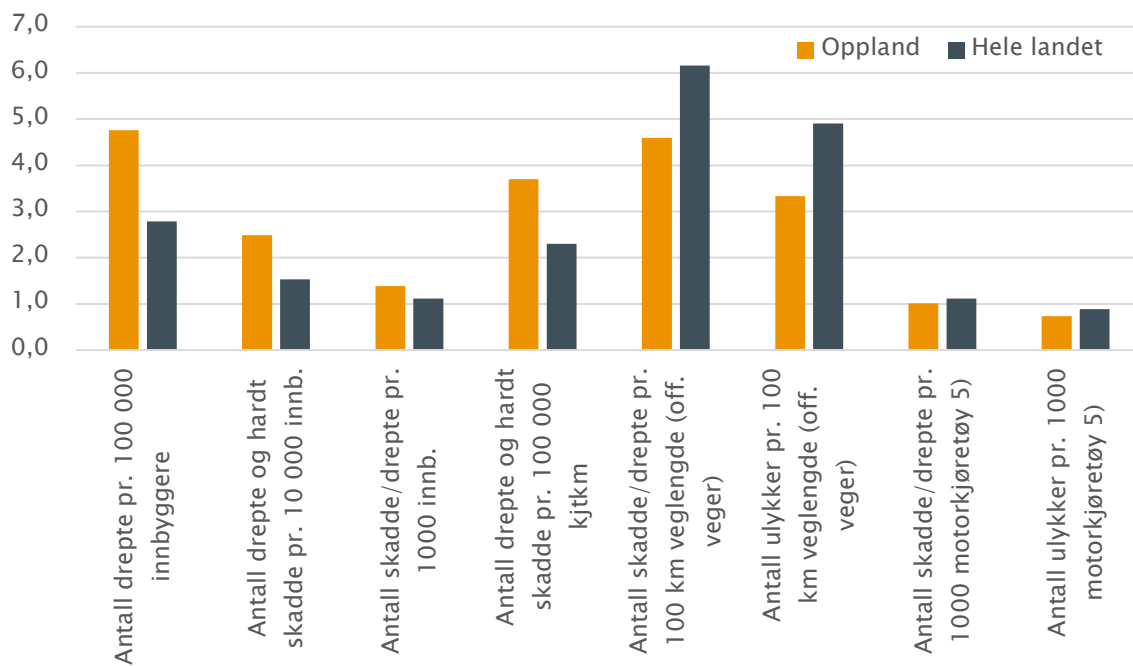
Risiko

Ulykkesrisiko i trafikken tallfestes vanligvis ved antall ulykker dividert med eksponeringen (trafikkens omfang).

Skaderisiko i trafikken tallfestes vanligvis ved antall skadde /drepte personer dividert med antall innbyggere (befolkningens helserisiko), eller antall registrerte kjøretøy, antall personkilometer eller kjøretøykilometer (trafikkrisiko).



Figur 26: Nøkkeltall Oppland – andel av landet



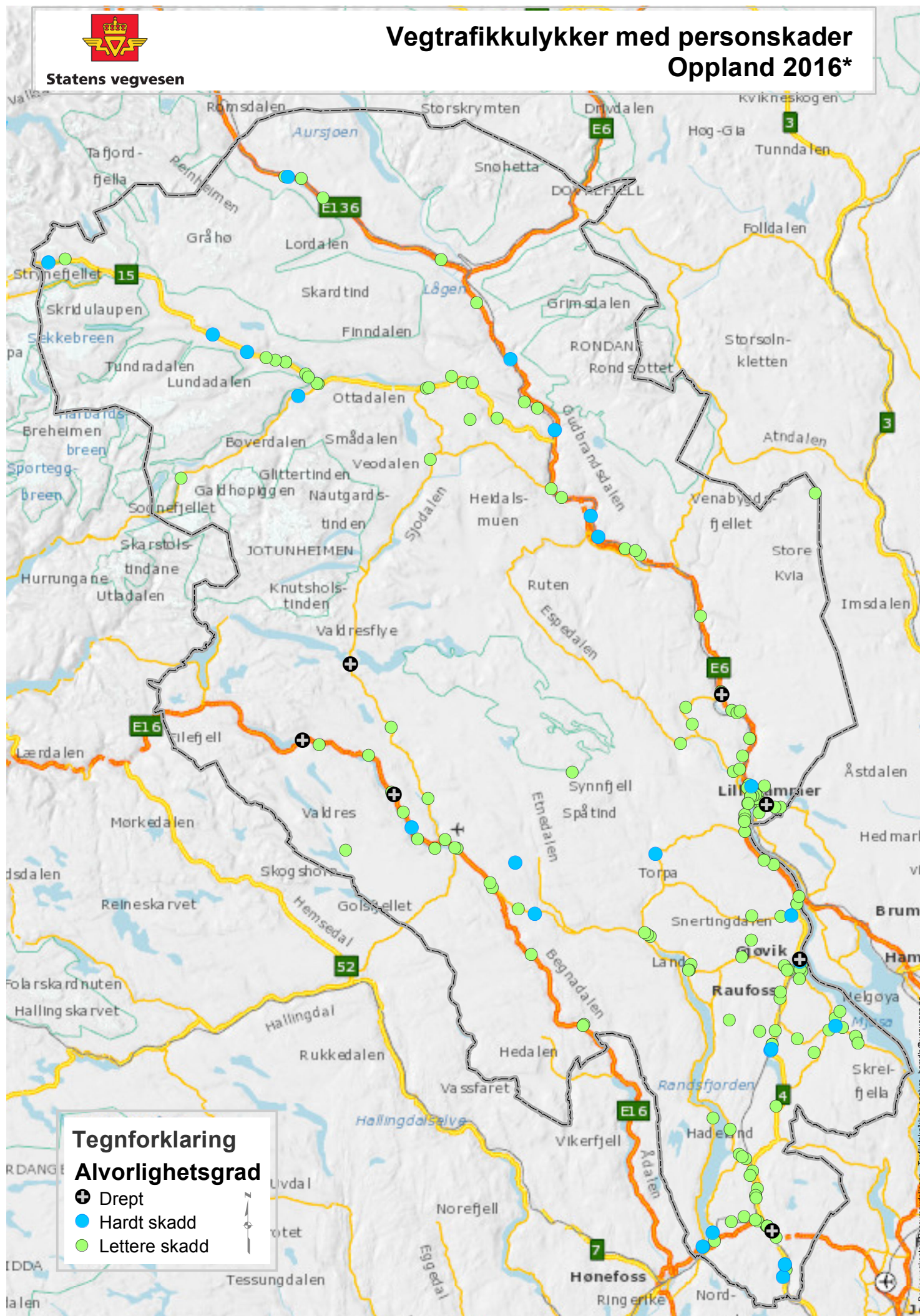
Figur 27: Nøkkeltall-risiko, Oppland og hele landet





Statens vegvesen

Vegtrafikkulykker med personskader Oppland 2016*



8.3 Definisjoner og ordforklaringer

Ulykke	En plutselig uforutsett hendelse som resulterer i en påvisbar skade.
Nullvisjonen	En visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade. Stortinget vedtok nullvisjonen i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011.
Vegtrafikkulykke	Ulykke som inntreffer på veg som er åpen for alminnelig ferdsel (offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bussterminal, sykehusområde, rasteplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg) ¹⁾ der et eller flere kjøretøy ²⁾ er innblandet. De fleste ulykker i den offisielle vegtrafikkulykkesstatistikken gjelder ulykker i forbindelse med motorkjøretøy. F. eks er eneulykker med sykkel sterkt underrapportert.
Personskade ulykke	Den offisielle statistikk over vegtrafikkulykker, omfatter bare ulykker som er registrert av politiet og som har resultert i en personskade som ikke er bagatellmessig.
Personskade	Drept: Død innen 30 dager etter ulykken som følge av skadene i ulykken. Meget alvorlig: Skade som en tid truer personens liv eller som fører til varig mén. Alvorlig: Større skader som ikke er livstruende. Hardt skadde: Summen av meget alvorlig og alvorlig skadde. Lett: Skader som ikke trenger sykehusinnlegging, men som ikke er bagatellmessige.
Tunge kjøretøy	Motorvogn, med eller uten tilhenger, som er konstruert for godstransport og har tillatt totalvekt på 3500 kg eller mer, eller motorvogn som er registrert for transport av flere en 8 personer utenom føreren.
Årsdøgntrafikk (ÅDT) Trafikkmengde	Det samlede antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.
Trafikkindeks	Endring i trafikken i prosent, sammenlignet med en gitt periode (f.eks. forrige år).
Trafikkarbeid	Produktet av antall trafikkenheter (kjøretøy) som forflyttes og den avstand de forflyttes.
Stamveg	Veg som inngår i det definerte overordnede gjennomgående riksvegnettet i landet. Over 7.500 km riksveg er definert som stamveg.
Ulykkespunkt	Strekning på 100 m hvor det er registrert minst 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år.
Ulykkesstrekning	Strekning på 1000 m hvor det er registrert minst 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år.
Ulykkesfrekvens (U_f)	Antall trafikkulykker pr. million kjøretøykilometer, beregnet for: Kryss/Punkt $U_f = N \times 10^6 / \text{År} \times \text{ÅDT} \times 365$ (ul pr. 10^6 kjøretøy) Strekning $U_f = N \times 10^6 / \text{År} \times \text{ÅDT} \times L \times 365$ (ul pr. 10^6 kjøretøykilometer) N = antall trafikkulykker, L = strekningslengde
Ulykkeskostnad	Verdien av de uønskede konsekvenser og tap som ulykker fører til, regnet i penger
Risiko	Muligheten for en uønsket hendelse. Ulykkesrisiko i trafikken tallfestes vanligvis ved antall ulykker dividert med eksponeringen (trafikkens omfang). Skaderisiko i trafikken tallfestes vanligvis ved antall skadde /drepte personer dividert med antall innbyggere (befolkningens helserisiko), eller antall registrerte kjøretøy, antall personkilometer eller kjøretøykilometer (trafikkrisiko).
Straks ulykkesregisteret	Statens vegvesens interne register for vegtrafikkulykker med personskade. Registeret er basert på rapportering fra politiet.
Trafikkskade (forsikringsskadeulykker)	Enhver skademelding som involverte parter melder til forsikringsselskapene. Følgelig er antall trafikkskader større enn antall trafikkulykker.

¹⁾ - Vinterveg på islagte elver og vann regnes også som veg. En veg **regnes for å være åpen for alminnelig trafikk** selv om det må betales bompenger.

Fortau og anlegg for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk som er angitt med offentlig trafikkskilt, regnes som veg.

Et gårdstun, et fabrikkområde, et militært område eller en privat avkjørsel til bolig, gårdsbruk, eiendom etc., **regnes ikke for å være åpent for alminnelig trafikk**.

Det forutsettes at ulykken er en konsekvens av ferdselen på vegen. Ulykker hvor bare fotgjengere er innblandet, ulykker ved av- og pålessing og av- og påstigning og ulykker som skjer på gårds plasser, i garasjer, ute i skogen eller på jorder **regnes ikke som rapporteringspliktige vegtrafikkulykker**, heller ikke ulykker med tog, T-bane eller forstadsbaner i egen trasé som skjer utenfor planovergang.

Velteulykke på gate og veg regnes som vegtrafikkulykke, men ikke velteulykke med fremkomstmiddel for fotgjengere, f.eks. trehjulssykkel for barn eller rullebrett.

²⁾ - Som **kjøretøy** er regnet sivile og militære motorkjøretøyer, skinnegående kjøretøyer og ikke motordrevne kjøretøyer (sykler, rullestoler, hestekjøretøy med vogn eller rytter).



Foto: Ev 419 Kamp-Kaldbekken, Trafikksikkerhetsinspeksjon (SVV)



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen