



Temaanalyse Ulykker med ATV

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 366



Tittel

Temaanalyse angående ulykker med ATV

Title**Undertittel****Subtitle****Forfatter**

Roar Olsen, Trond Harborg, Kristian Øvernes,
Knut Hågensen

Author**Avdeling**

Veg- og transportavdelingen

Department

Roads and Transport Division

Seksjon

Miljø og trafikksikkerhet

Section**Prosjektnummer****Project number****Rapportnummer**

Nr. 366

Report number

No. 366

Prosjektleder**Project manager****Godkjent av**

Tore Lysberg

Approved by**Emneord**

ATV, ulykker, sikkerhetsproblemer, tiltak,

Key words**Sammendrag**

I rapporten er det gjort en dybdeanalyse av dødsulykker med ATV på veg. I tillegg er det sett på ulykkesstatistikk for ATV-ulykker på veg fra STRAKS, det er sett på registreringer fra sykehus og det er sett på tall fra forsikrings-selskapene. Det er også gjort et mediesøk for å vurdere antall dødsulykker utenfor offentlig veg.

I rapporten er det drøftet sikkerhetsproblemer knyttet til bruken av ATV, og det er foreslått tiltak for å redusere antall ulykker knyttet til denne kjøretøytypen.

Summary

Forord

Vegdirektoratet ber jevnlig de 5 regionene i Statens vegvesen om å gjennomføre en utviklingsoppgave innen trafikksikkerhet. Resultatene fra denne skal komme hele landet til gode. Region nord sin oppgave for 2014 har vært å foreta en analyse av ATV-ulykker.

Utviklingsoppgaven er utført av ei arbeidsgruppe som har bestått av Kristian Øvernes, Vegavdeling Finnmark, og Roar Olsen, Trond Harborg og Knut Hågensen fra Veg- og transportavdelingen.

Arbeidsgruppa takker dr. med. Børge Ytterstad, som har bidratt til rapporten ved å framskaffe ulykkesdata fra Universitetssykehuset i Nord-Norge (UNN), Harstad sykehus.

Bodø, 1. mars 2015.

Seksjon Miljø og trafikksikkerhet

Knut Hågensen
seksjonssjef

Innhold

0. Sammendrag	4
1. Innledning	6
2. Nåsituasjon	7
2.1 Hva er en ATV?	7
2.2 Segmenter	7
2.3 Krav til kompetanse	7
2.4 Verneutstyr	8
2.5 Bruk av ATV	8
2.6 Bestand og utvikling i antall	9
3. Metodekapittel	11
3.1 Dokumentanalyse	11
3.2 Kvantitative og kvalitative analyser	11
4. Ulykkesdata / empiri	13
4.1 Generelt om datagrunnlaget	13
4.2 Dødsulykker (UAG-data)	13
4.2.1 Om ordningen	13
4.2.2 Analyse av dødsulykkene	13
4.3 STRAKS-data	14
4.3.1 Om registeret	14
4.3.2 Ulykkesdata for perioden 2006–2013	15
4.4 Forsikringsdata (TRAST)	20
4.4.1 Om registeret	20
4.4.2 Ulykkesdata for perioden 2010–2013	20
4.5 Data fra Harstad sykehus	21
4.5.1 Om registeret	21
4.5.2 Ulykkesdata for perioden 2007–2013	22
4.6 Mediesøk	22
4.6.1 Bakgrunn for mediesøk	22
4.6.2 Funn i mediesøk	23
4.7 Tall fra Sverige	25
5. Drøftingskapittel	27
5.1 Drøfting av kvalitative funn fra UAG-rapportene	27
5.1.1 Sikkerhetsproblemer	27

5.1.2 Forslag til tiltak.....	29
5.2 Drøfting av empiriske funn fra de ulike databasene	30
6. Konklusjon / oppsummering.....	34
7. Veggen videre – forslag til tiltak.....	38

0. Sammendrag

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har siden 1. januar 2005 foretatt dybdestudier av alle dødsulykker i vegtrafikken. Resultatene av hver ulykkesanalyse dokumenteres i en UAG-rapport. Resultatene legges også inn i en UAG-database som inneholder resultater fra alle dybdestudiene.

Vegdirektoratet ba i 2014 Region nord om å foreta en temaanalyse av ATV-ulykker. Bakgrunnen er økende antall ulykker og fokus på denne kjøretøygruppen, og ulykkene er i liten grad studert tidligere. Resultatene fra UAG sine dybdestudier av ATV-ulykker er hovedkilden til denne rapporten og den eneste som gir oss kvalitative data. Det har imidlertid «bare» skjedd 15 dødsulykker med ATV på vegnettet siden 2005. For å supplere ulykkesmaterialet med kvantitative data er vegvesenets STRAKS-register brukt som den andre hovedkilden til datafangst. For ulykker med ATV som skjer utenfor veg er det vanskelig å finne fram gode tall i offentlige registre. Det er derfor gjennomført et mediesøk for å prøve å få oversikt over omfanget av dødsulykker med ATV utenfor veg. I tillegg er det innhentet forsikringsdata og sykehusdata.

Tallet på ATV har økt sterkt de senere årene. Fra 2005 til 2014 er antallet 3–4 doblet og det er i dag registrert 49.000 ATV'er i Norge. ATV er ikke et entydig begrep, og kjøretøyet registreres både som moped, MC, motorredskap og traktor. Det er også ulike krav til kompetanse og bruk av sikkerhetsutstyr for de ulike kategoriene.

Nesten halvparten av dødsulykkene på veg med ATV skjer ifm. helg. Tallet på personskadeulykker på lør-/søndag ligger 50 % høyere enn i ukedagene. En stor andel skjer på kveldstid og tidlig natt. Halvparten av dødsulykkene og 19 % av personskadeulykkene har skjedd mens føreren har vært beruset. Dette er betydelig høyere andeler enn for andre kjøretøygrupper. Vi mener at disse funnene tyder på at de fleste ulykkene skjer i forbindelse med fritidskjøring.

De to Agder-fylkene har til sammen nesten halvparten av alle dødsulykker med ATV. For øvrig er det Rogaland som kommer ut med flest personskader på ATV totalt sett. Aldersgruppen 15–17 år er iflg. STRAKS-registeret klart overrepresentert som drepte/skadde i ATV-ulykker. Menn utgjør mellom 70 og 90 % av de skadde iflg. de ulike databasene.

ATV har smalere sporvidde, høyere tyngdepunkt og kortere akselavstand enn mange andre typer kjøretøy. Det gjør det spesielt utsatt for velteulykker. Det skal mindre fart til, sammenlignet med en vanlig personbil, før man mister kontrollen. ATV er et åpent kjøretøy hvor føreren er lite beskyttet dersom en ulykke oppstår, spesielt siden det ikke er krav om montering av veltebøyle.

Flere av UAG-rapportene peker på at manglende erfaring og kunnskap samt uvitenhet om kjøretøyets egenskaper kan være faktorer som har produsert ulykker med ATV. Det stilles ikke spesifikke krav til opplæring på slike kjøretøyer i dag. Hvis man har førerrett for personbil, MC, moped eller traktor så kan man også kjøre ATV.

For å redusere tallet på drepte og skadde i ATV-ulykker foreslås det å innføre en egen førerkortklasse for ATV med krav til både teoretisk og praktisk opplæring. Videre bør det innføres hjelmpåbud og krav om veltebøyle. Det bør også gjennomføres forbedringer i registreringen av denne type ulykker slik at datamaterialet for å gjennomføre analyser blir bedre. Det kan med fordel utarbeides en samlet strategi mot ATV-ulykker, gjerne etter samme modell som for tilsvarende strategi mot MC-ulykker som er laget tidligere.

1. Innledning

All Terrain Vehicle (ATV) er et relativt nytt kjøretøy i Norge. De første maskinene kom på markedet på midten av 1970-tallet. Dette var enkelt oppbygde trehjuls terrengkjøretøyer. Markedet for slike maskiner var på den tiden marginalt i Norge. På åttitallet utviklet ATV'en seg til det vi kjenner den som i dag. Den fikk fire hjul, variatordrift, bedre fjæringer, større og sterkere motorer, firehjulsdrift og bedre bremses. Maskinene ble tatt i bruk i en rekke utmarksnæringer, kraftlag, og institusjoner som forsvaret, politi og hjelpeorganisasjoner. Økt salg, både globalt og nasjonalt, gjorde at utviklingen fortsatte.

På nittitallet ble kjøreegenskapene og kjørekomforten ytterligere forbedret og ATV'er ble ett vanlig kjøretøy i skogsdrift og jordbruk. ATV ble nå også kjøpt av privatpersoner som ønsket den som et ekstra kjøretøy for nytte- og rekreasjonskjøring. På begynnelsen av 2000-tallet begynte man å bruke ATV som et framkomstmiddel langs veger i Norge. I dag er det ikke lengre uvanlig å se ATV'er i trafikken.

Det finnes ikke ett eget register for ulykker med ATV i Norge. Ulykker på veg er lagt inn i STRAKS-registeret, men de blir ofte sortert inn under kategoriene traktor- eller MC-ulykker. Ulykker i terrenget blir ikke registrert. ATV er heller ikke en egen kjøretøygruppe, noe som gjør det vanskelig å si noe nøyaktig om bestanden i Norge. Likevel registrerer Statens vegvesen at økt bruk gir en økning i antall ulykker med ATV. Dette gjelder både i terreng og på veg. Omfanget av disse ulykkene er nå blitt så stort at vi ønsker å se på mulige løsninger for å redusere ulykkene og konsekvensene av disse.

I denne temaanalysen ønsker vi å analysere ulike kilder til kunnskap om ATV-ulykker for å finne svar på følgende problemstillinger:

- I hvor stor grad bidrar førerens manglende kompetanse med kjøretøyet til at ulykker med ATV oppstår og at konsekvensen av disse blir som de blir?
- På hvilken måte er det egenskaper ved kjøretøyet som gjør at ulykker oppstår?
- I hvor stor grad er krav til kompetanse robust nok?
- I hvor mange ulykker var fører ruset?
- Var ulykkene relatert til yrkes- eller fritidskjøring?
- I hvor stor grad er krav til personlig verneutstyr robust nok?
- I hvor stor grad er forhold ved vegen medvirkende til at ulykken skjedde og konsekvensen av denne?
- Hvor stor andel 0-visjonsulykker skjer i terreng i forhold til veg?

Svarene vi finner vil vi bruke som bakgrunn for å foreslå etablering av ulike barrierer som kan redusere antall ulykker og konsekvensene av disse.

2. Nåsituasjon

2.1 Hva er en ATV?

En ATV er ikke en egen kjøretøykategori i lovens forstand, men beskrives som firehjuls moped, firehjuls motorsykkkel, motorredskap eller traktor i «forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr». Litt forenklet kan man si at en ATV er et fire- eller sekshjuls kjøretøy som i hovedsak er konstruert for å ta seg godt fram utenfor veg. Kjøretøyene har kort akselavstand, høyt tyngdepunkt, myke fjærer og grove dekk.

2.2 Segmenter

Det er etter hvert blitt et stort spenn i kjøretøyene som inngår i ATV-begrepet:

Mini ATV er en forminsket firehjuling beregnet for barn. Kan i Norge bare brukes lovlig i forbindelse med crosskjøring. Det kreves registrering og førerkort for å kjøre disse utenfor crossbaner.

Firehjuling er den klassiske ATV'en. Den har styre og man betjener gass og brems som på en motorsykkkel.

Sekshjuling har drift på seks hjul. Den har lengre akselavstand og kan ta mer last enn en firehjuling. Framkommeligheten i terrenget kan være noe bedre på slike enn på firehjulinger.

SBS, eller Side By Side, er det segmentet hvor bestanden øker mest. På slike kjøretøy er setene satt ved siden av hverandre. De fleste slike er registrert for to personer. Det er da gjerne et lite lasteplan bak på kjøretøyet. Det finnes utgaver med plass til flere. Slike kjøretøy har veltebur, ratt, pedaler og sikkerhetsbelter. SBS kommer med både fire- og sekshjulsdrift.

Quad er en ATV som primært er bygd for crosskjøring. Enkelte av disse er det mulig å registrere som firehjuls motorsykkkel.

AATV er et amfibiekjøretøy med seks eller åtte hjul som er beregnet for kjøring i våtmarker. Det fins svært få slike kjøretøyer i Norge.

2.3 Krav til kompetanse

Firehjuls moped: De minste ATV'ene registreres som firehjuls moped. Disse har motorer på maksimalt 50 ccm, eller 4kW for ATV med elektrisk drift. Høyeste hastighet for disse er 45 km/t. Hvis kjøretøyet veier mer enn 150 kg (minus vekt av batteriet ved elektrisk drift) må fører være over 18 år og ha førerkort klasse AM 147. Maskiner som veier mindre enn 150 kg kan kjøres på klassene AM 145 og AM 146.

Traktor: En traktorregistrert ATV kan ikke gå raskere enn 40 km/t. Disse maskinene blir på ulike måter plombert for å redusere maksimal fart. For å kjøre en slik ATV må man ha førerkort klasse B.

Firehjuls motorsykkel: Dette er ATV'er som går fortere enn 40 km/t. For å kjøre disse må man ha førerkort klasse B eller B1. Det er ikke tillatt å kjøre en firehjuls motorsykkel med førerkort klasse A1, A2 eller A. Med disse klassene kan man kun kjøre ATV registrert som firehjuls moped.

2.4 Verneutstyr

Hjelm: Det er påbudt å bruke godkjent hjelm når man kjører en AVT registrert som firehjuls moped eller firehjuls MC. Påbudet gjelder ikke hvis man kjører et lukket kjøretøy hvor det er montert bilbelter. I praksis gjelder dette kun SBS-modeller.

Det er ikke påbud om bruk av hjelm når man kjører en ATV registrert som traktor.

Bilbelte: Bilbelte skal brukes der det er montert, for eksempel en SBS registrert som firehjuls MC.

Det er ikke krav til montering av bilbelter i traktorregistrert ATV. Det er heller ikke krav til bruk der disse er montert. Arbeidsmiljøloven kan likevel sette krav til bruk av bilbelter i ATV hvis denne brukes i næring.

Enkelte eldre ATV'er kunne tidligere registreres som motorredskap. I disse er det ikke krav om verken bilbelte eller hjelm.

2.5 Bruk av ATV

Loverket vegtrafikklovgivningen gjelder for all bruk av ATV. Det eneste unntaket er organisert kjøring på lukket område.

I dag blir de aller fleste ATV'er registrert med hvite skilter. De kan derfor brukes på offentlig veg. Modeller som er registrert med svarte skilter kan derimot ikke brukes på offentlig veg.

I Nord-Troms og Finnmark er det etablert enkelte løyper hvor det er lov å ferdes med ATV i utmark. All annen bruk i utmark reguleres av «lov om motorferdsel i utmark og vassdrag».

På innmark kan man kjøre ATV hvis man har grunneiers tillatelse.

Figur 1 på neste side viser oversikt over de ulike typene ATV og hvilke krav som gjelder for bruk.

Registreringskode	Førerkrav	Laveste alder	Sikkerhetsutstyr	Begrensninger
Firehjuls moped				
Vekt < 150 kg	AM 145 /146	16 år	Hjelm	Hastighetsbegrensning 45 km/t
Vekt > 150 kg	AM 147	18 år		
Traktor				
Firehjuling	B/B1	18 år		Hastighetsbegrensning 40 km/t. Kan ikke kjøres med førerrett for klasse T
sekshjuling				
SBS			Bilbelte hvis det er montert	
Firehjuls motorsykkkel				
Firehjuling	B/B1	18 år	Hjelm	Kan ikke kjøres med førerrett for klasse A1, A2 eller A. Maksimal motoreffekt er 15 kW.
Sekshjuling			Hjelm	
SBS			Bilbelte hvis det er montert	

Figur 1: ATV-typer og krav for bruk.

2.6 Bestand og utvikling i antall

Den 31. desember 2014 var det registrert 48905 ATV'er i Norge. Dette er 3,5 ganger så mange som i desember 2005 hvor det var registrert 14097 ATV'er her i landet.

Rogaland er fylket med flest registrerte ATV, med 8,5 % av den totale bestanden.

Region Nord er den regionen med flest registrerte ATV. 23,6 % av alle registrerte maskiner finnes i denne regionen. Region Sør har 21,5 % av totalen, mens Region Øst har 21,2 %. Region Vest har 17,2 % og Region Midt har 16,5 %.

Utvikling i antall registrerte ATV										
Fylke	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Akershus	827	1108	1442	1661	1896	2012	2162	2332	2571	2785
Aust-Agder	709	909	1065	1206	1356	1443	1535	1673	1784	1898
Buskerud	786	956	1164	1383	1600	1775	1963	2153	2352	2560
Finnmark	1781	2049	2328	2561	2827	3028	3216	3502	3752	4044
Hedmark	514	612	730	917	1092	1215	1345	1502	1663	1858
Hordaland	608	924	1221	1505	1754	1960	2232	2488	2655	2849
Møre og Romsdal	425	627	841	1081	1294	1455	1621	1806	1975	2160
Nord-Trøndelag	646	814	1002	1163	1331	1483	1721	1966	2337	2679
Nordland	948	1187	1489	1861	2193	2485	2797	3194	3551	3998
Oppland	590	775	929	1094	1249	1357	1525	1708	1916	2151
Oslo	425	561	645	738	801	916	1021	1299	1396	1458
Rogaland	1163	1542	1932	2337	2697	3098	3378	3687	3941	4185
Sogn og Fjordane	352	504	650	776	892	984	1079	1177	1312	1396
Fylke	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014

Svalbard	30	33	40	38	58	62	75	81	69	70
Sør Trøndelag	944	1157	1452	1759	1935	2158	2371	2621	2872	3240
Telemark	618	804	946	1113	1262	1429	1582	1823	2011	2234
Troms	796	1054	1376	1707	1982	2218	2484	2779	3091	3422
Vest-Agder	1080	1276	1549	1732	1970	2111	2290	2460	2653	2868
Vestfold	254	370	434	567	620	679	764	881	918	970
Østfold	601	777	943	1093	1269	1435	1596	1766	1955	2080
Totalsum	14097	18039	22178	26292	30078	33303	36757	40898	44774	48905

Figur 2: Utvikling i antall registrerte ATV. Kilde: Opplysningsrådet for vegtrafikken.

I tillegg til de registrerte ATV'ene finnes det et ukjent antall uregistrerte ATV'er som er i bruk.

Nærmere 60 % av alle registrerte ATV'er registreres som traktor. MC-registrerte ATV'er utgjør 22,5 %, 14,4 % er registrert som moped, og 3,5 % er registrert som motorredskap. I tillegg finnes det rundt 200 eldre ATV'er som er registrert under andre registreringsklasser.

Bestand og registreringskode ATV pr 31.12.2014						
Fylke	Traktor	MC	Moped	Motor- redskap	Annet	Sum
Akershus	1561	753	417	49	5	2785
Aust-Agder	1153	335	312	89	9	1898
Buskerud	1537	605	325	82	11	2560
Finnmark	3063	501	216	201	63	4044
Hedmark	1116	350	335	54	3	1858
Hordaland	1512	791	475	67	4	2849
Møre og Romsdal	1064	604	418	66	8	2160
Nord Trøndelag	1564	544	403	155	13	2679
Nordland	2389	818	578	194	19	3998
Oppland	1100	573	406	68	4	2151
Oslo	746	524	144	36	8	1458
Rogaland	2388	1043	675	76	3	4185
Sogn og Fjordane	849	316	195	34	2	1396
Svalbard	28	27	6	6	3	70
Sør Trøndelag	1597	1024	460	145	14	3240
Telemark	1379	393	396	61	5	2234
Troms	2349	675	262	124	12	3422
Vest-Agder	2013	430	264	156	5	2868
Vestfold	330	295	322	21	2	970
Østfold	1193	426	429	28	4	2080
Totalsum	28931	11027	7038	1712	196	48905

Figur 3: Registrerte ATV'er fordelt på kjøretøytype. Kilde: Opplysningsrådet for vegtrafikken.

3. Metodekapittel

3.1 Dokumentanalyse

Når en skal gjennomføre en dokumentstudie er det viktig å være bevisst på at dokumentene kan være skrevet til et annet formål enn det vi skal benytte dem til, men i dette tilfellet er ikke dette en reell problemstilling. Vi har valgt ut 15 UAG-rapporter, som i utgangspunktet er utarbeidet for å forbedre trafikksikkerheten og proaktiv sikkerhetsstyring.

Ved å bruke UAG-rapporter som kilde, fikk vi lett tilgang til dem ved at vi jobber i etaten. Vi fikk direkte tilgang til originaldokumentene, altså fikk vi en førstehåndskilde. Det er vesentlig når et dokument skal analyseres at man har forutsetning for å kunne forstå innholdet i dokumentet, både i forhold til språk og fag. I vårt tilfelle kommer vi fra samme etat som har forfattet dokumentene, så både språk og faglig innhold har vi et forhold til og forståelse av. Det å ha kunnskap om det fagfeltet man skal samle inn data fra er viktig, og betegnes av Ottar Brox som substanskunnskap (Brox 1995)¹.

Et annet viktig moment ved dokumentanalyse, er hva teksten egentlig sier (Kjeldstadli 1997)². I dette tilfellet er det ulike UAG-rapporter vi skal legge til grunn, det vil si rapporter som omhandler sikkerhetsproblemer på ulike nivå i forhold til funn som Statens vegvesen selv har kommet frem til. Vi skal analysere dokumentene, og finne frem til hvordan vi kan få svar på problemstillingen. Det er viktig for oss i denne prosessen å være bevisst på at vi kommer fra den etaten som har forfattet dokumentet, og at vi ut fra oppgaven prøver å ha et så nøytralt utgangspunkt som mulig.

3.2 Kvantitative og kvalitative analyser

I denne temaanalysen har vi valgt å ta for oss både kvantitative og kvalitative analyser. Til den kvantitative analysen har vi valgt å benytte analyseverktøyet STRAKS, sykehusdata, mediasøk (Opoint) og forsikringsdata (TRAST). STRAKS er en database med en stor andel personskadeulykker som går tilbake til 1977. De andre nevnte databasene strekker seg også flere år tilbake.

Når det gjelder kvalitative analyser har vi valgt ut dokumentstudie av 15 dødsulykker fra og med 2005 til og med 2013. I tillegg bruker vi UAG-databasen til dette formålet. UAG-databasen omhandler alle dødsulykker i Norge fra og med 2005. Denne tar for seg både fakta om ulykken, enheter og involverte personer samt medvirkende faktorer til ulykken og skadeomfanget og forslag til tiltak.

Kvantitative analyser sier noe om målbare størrelser ved at man tar utgangspunkt i mange ulykker, enheter og involverte personer. Fordelen med slike analyser er at man får oversikt over disse ulykkene som kan predikere generell ulykkesrisiko. Her er det også mulig å påvise

¹ Brox, Ottar: Praktisk samfunnsvitenskap, Universitetsforlaget (1995)

² Kjeldstadli, Knut: Støtte til hovedfagstudenter, Universitetsforlaget (1997)

svake sammenhenger fra et stort materiale. Ulempen er at en slik analyse ikke nødvendigvis viser klare årsakssammenhenger der ukjente tredjevariabler ikke fremkommer i særlig stor grad. Altså sier slike analyser lite om mange enheter.

Kvalitative analyser sier mer om egenskaper ved enkeltulykker der man tar utgangspunkt i færre ulykker enn ved kvantitative analyser. Fordelen med slike analyser er at man får dypere innsikt i disse ulykkene. Her kan man fastslå hvilke forhold som har medvirket til at ulykken og skadene inntraff. Dette gir altså mer presise årsaksforklaringer. Dermed kan man også påvise mulige nye risikofaktorer. Ulempen er at slike analyser i mindre grad sier noe om generell ulykkesrisiko. Altså sier slike analyser mye om få enheter.

Vi er av den formening at kvantitative og kvalitative ulykkesanalyser vil utfylle og forsterke hverandre i denne temaanalysen.



Figur 4: Ulike typer ATV.

4. Ulykkesdata / empiri

4.1 Generelt om datagrunnlaget

Vi ønsket som utgangspunkt å skaffe oss oversikt over alle ATV-ulykker, både de som har skjedd på veg og ute i terrenget. Når det gjelder ulykker på veg regnet vi med at UAG-databasen og STRAKS-registeret ville gi oss god nok oversikt over disse ulykkene.

Det ble en utfordring å framskaffe data om ATV-ulykker som har skjedd utenfor offentlig eller privat veg, dvs. ute i terrenget. Vi ønsket primært oversikt over slike ulykker som hadde drepte eller hardt skadde som konsekvens. Vi satte vår lit til at politiet/UP kunne framskaffe slike data, men vår forespørsel om dette viste at datasystemene til politiet var av en slik beskaffenhet at det ikke var mulig å sortere ut disse ulykkene på en enkel måte.

Vi valgte da å engasjere et firma til å foreta mediesøk for å skaffe opplysninger om ATV-ulykker som har skjedd ute i terrenget. Vi kontaktet også UNN Harstad for å få tak i det de måtte ha av slike ulykkesregistreringer. Til slutt, som en femte datakilde, har vi også benyttet forsikringsdata gjennom TRAST-registeret. Dette registeret ligger åpent tilgjengelig på internett.

4.2 Dødsulykker (UAG-data)

4.2.1 Om ordningen

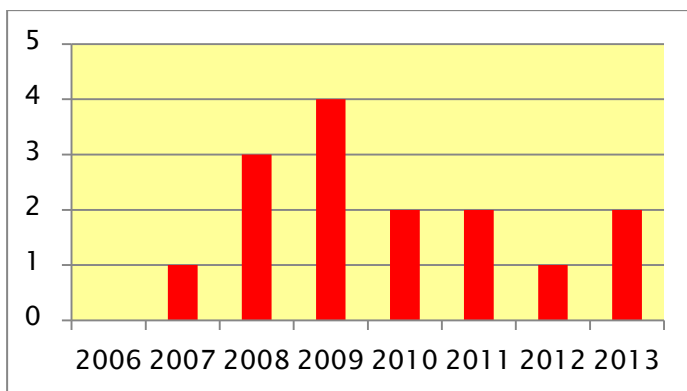
Statens vegvesen har gjennomført kvalitative dybdeanalyser av alle dødsulykker i vegtrafikken fra og med 2005. Disse utføres av tverrfaglig sammensatte regionale ulykkesanalysegrupper (UAG) og lokale ulykkesgrupper (UU/UG). I de fleste områder er det lokale beredskapsordninger som sørger for at teknisk personell rykker ut til ulykkesstedet og samler inn tidskritiske spor og data for øvrig om ulykken. Involverte kjøretøy blir undersøkt i hall i ettertid. Øvrig materiale som benyttes i analysene omfatter politiets dokumenter (f.eks. vitneavhør) og eventuelle medisinske rapporter.

UAG-data omfatter kun dødsulykker som har skjedd på veger, offentlige eller private, som er åpne for vanlig trafikk.

4.2.2 Analyse av dødsulykkene

I perioden 2005–2013 har 1874 personer totalt mistet livet i vegtrafikkulykker i Norge. 15 av disse, eller 0,8 %, omkom som følge av ATV-ulykker.

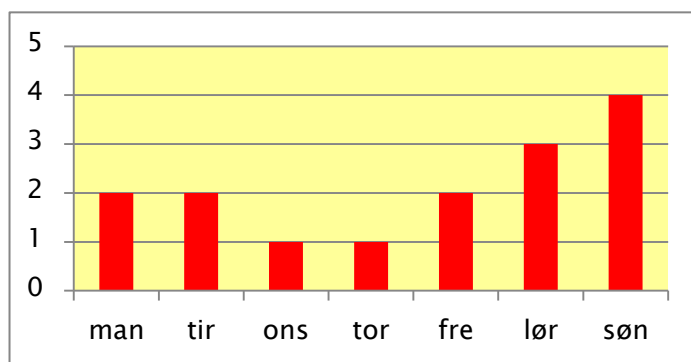
Utviklingen i dødsulykker med ATV er vist i figur 4. Flest ulykker skjedde i 2009 med 4, mens ulykkestallet de siste årene har ligget stabilt på 1–2 ulykker pr år.



Figur 5: Dødsulykker med ATV siste 8 år.

Dødsulykkene fordeler seg ganske jevnt mellom landsdelene, bortsett fra region sør. Region sør har klart flest med hele 9 ulykker, eller en andel på 60 %. 7 av ulykkene har skjedd i de to fylkene Vest- og Aust-Agder. I hver av de andre 4 regionene (øst, vest, midt og nord) har det skjedd 1–2 dødsulykker i løpet av 8-årsperioden.

De aller fleste dødsulykkene har skjedd under gode vær- og føreforhold. 13 av 15 dødsulykker har skjedd på tørr og bar veg. Når det gjelder værforhold har den samme andelen, 13 av 15, skjedd mens det har vært god sikt og oppholdsvær på ulykkestidspunktet.



Figur 6: Dødsulykkene fordelt på ukedag.

Nesten halvparten av dødsulykkene, 7 av 15, har skjedd i forbindelse med helg. Søndag er den mest belastede ukedagen med 4 dødsulykker, som vist i figur 6, mens onsdag og torsdag har færrest med 1 ulykke hver i perioden.

Det er en opphopning av dødsulykker på nattetid. 5 av dødsulykkene, dvs. en tredjedel, har skjedd i tidsrommet mellom midnatt og kl. 06.

Det er en veldig høy andel ulykker hvor rus har vært en medvirkende faktor til at ulykken skjedde. I 7 av 15 ulykker har dette vært tilfelle.

4.3 STRAKS-data

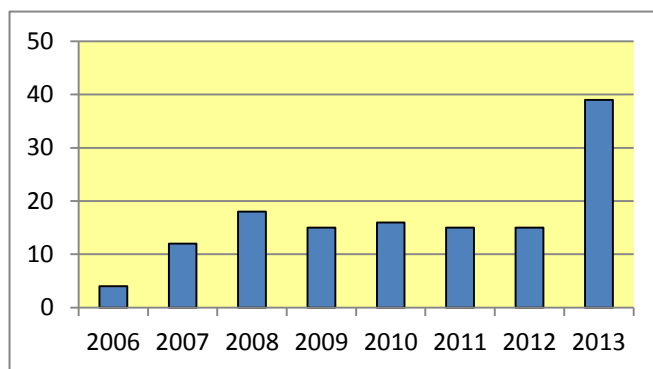
4.3.1 Om registeret

STRAKS er vegvesenets registrerings- og rapporteringssystem for trafikkulykker. Systemet inneholder data fra politiets «Rapport om vegtrafikkuhell» og er det sentrale grunnlaget for det systematiske trafiksikkerhetsarbeidet i etaten.

ATV har egen kjøretøykode 27 i STRAKS-registeret. Det er imidlertid et problem at ATV også kan være kodet som kjøretøykode 61 traktor eller kode 88 annet kjøretøy. Vi har ikke mulighet til å sortere ut hvilke ulykker dette gjelder, bortsett fra dødsulykkene. STRAKS-registeret viser bare 10 drepte i ATV-ulykker mens UAG-data viser 15. Vi har derfor manuelt supplert STRAKS-data med data for de 5 manglende dødsulykkene i alle de etterfølgende oversikter i kapittel 4.3.2.

Den etterfølgende statistikken baserer seg følgelig bare på ulykker hvor ATV er kodet med kjøretøykode 27 – med unntak for dødsulykkene. Det betyr at denne analysen baserer seg på færre ATV-ulykker enn hva som faktisk er lagt inn i STRAKS-registeret med denne kjøretøytypen.

4.3.2 Ulykkesdata for perioden 2006–2013



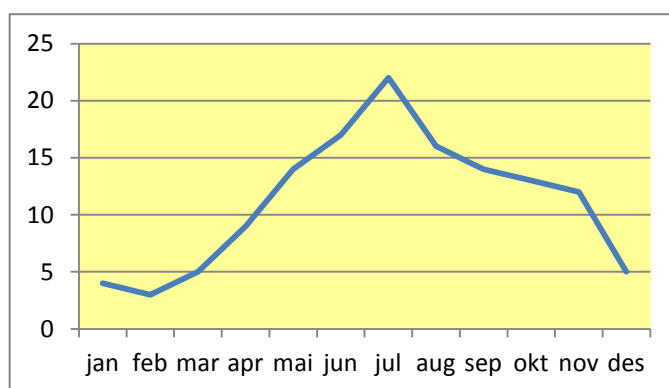
Figur 7: ATV-ulykker i perioden 2006–2013.

I de 8 årene 2006–2013 er det rapportert om 134 ATV-ulykker med personskader. 165 personer er drepte og skadd i disse ulykkene, fordelt på 15 drepte, 24 hardt skadde og 126 lettere skader.

Det har vært en markant økning i tallet på ATV-ulykker i 2013. Fra et stabilt nivå på om lag 15 ulykker pr. år i de 6 foregående årene ble det i 2013 rapport om hele 39 slike

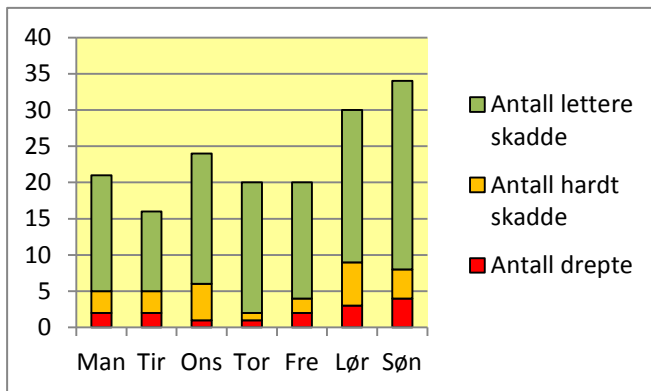
ulykker. Det betyr en økning på 160 %.

Antall drepte pr år varierer mellom 0 og 4 personer og antall hardt skadde varierer mellom 0 og 6. Det er ingen spesiell trend i disse tallene, og den store økningen i 2013 gjenspeiler seg ikke i tallene for drepte og hardt skadde.



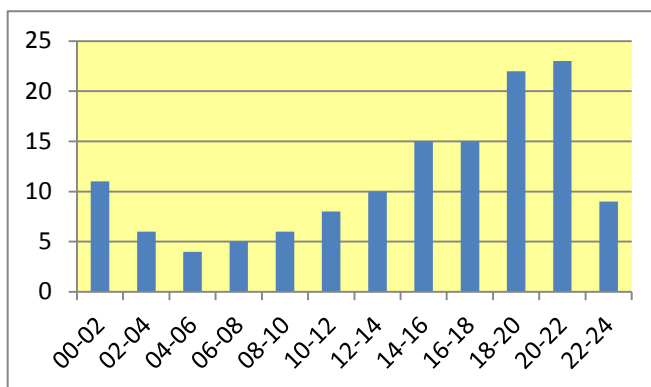
Figur 8: ATV-ulykker 2006–2013 fordelt over året.

Tallet på ATV-ulykker stiger jevnt utover året med en klar topp midt på sommeren. Deretter avtar ulykkestallet noe, men holder seg på et relativt høyt nivå utover høsten.



Figur 9: Antall drepte og skadde fordelt over uka.

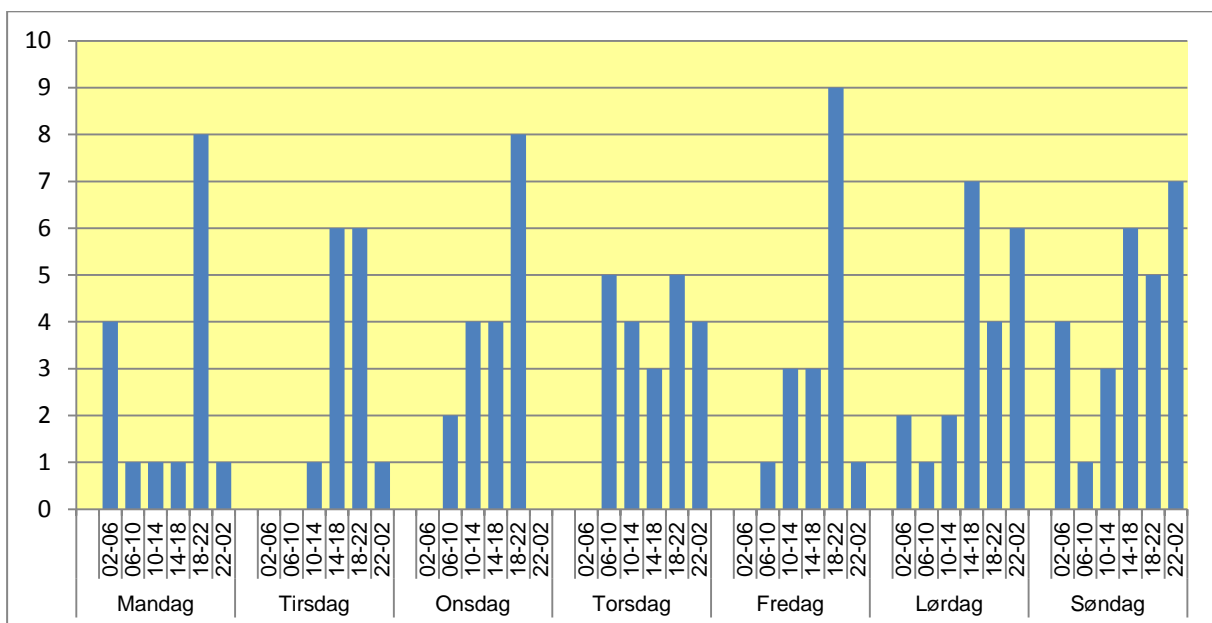
Til forskjell fra andre typer trafikkulykker skjer det flest ATV-ulykker i forbindelse med helg. Ulykkestallene for lørdag og søndag ligger mer enn 50 % høyere enn for ukedagene ellers. Også når det gjelder de alvorligste ulykkene skjer det flere av de i forbindelse med helg enn ellers i uka.



Figur 10: Ulykker 2006–2013 fordelt over døgnet.

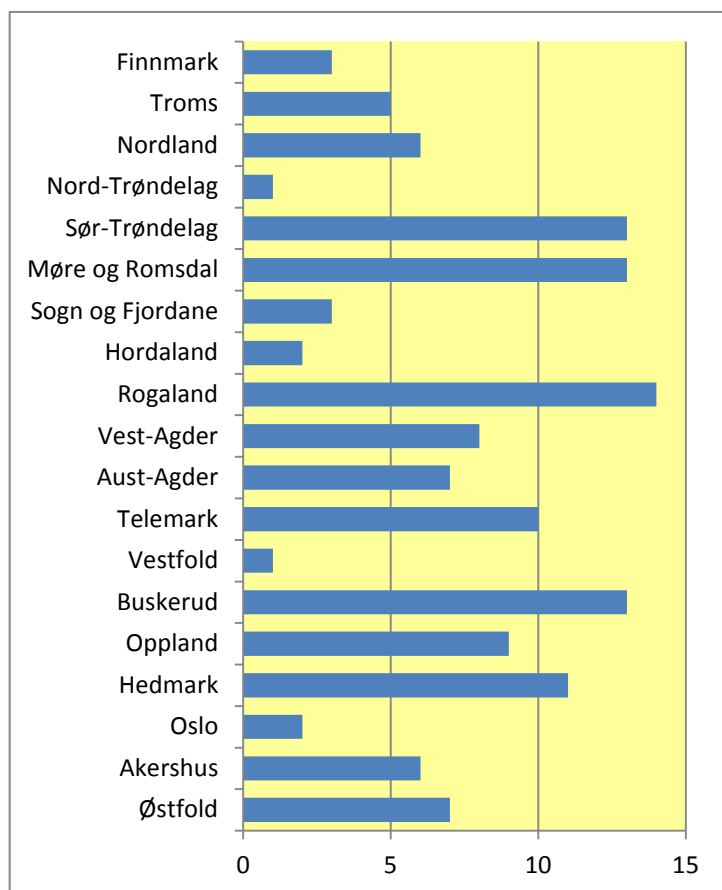
I figur 10 er ulykkene fordelt over døgnet, og figuren viser at det skjer klart flest ulykker på ettermiddag og kveldstid. 1/3 av alle ulykker skjer i tidsrommet mellom kl. 18 og kl. 22. Men det skjer også et relativt høyt antall ulykker mellom kl. 24 og kl. 02.

Dødsulykkene har et noe annet forløp. 1/3 av dødsulykkene har inntruffet mellom midnatt og kl. 06.



Figur 11: Ulykker 2006–2013 fordelt på 4-timersintervall.

Hvis vi i tillegg splitter opp tallene og ser på hvordan ulykkene fordeler seg over døgnet på de enkelte ukedagene, slik figur 10 på forrige side viser, så ser vi at tidsrommet kl. 18–22 går igjen som det mest ulykkesbelastede i de fleste ukedagene. I helga skjer ulykkene fra kl. 14 og utover til over midnatt. Det skjer uforholdsmessig mange ulykker på nattestid i helgene. Mest overraskende er det kanskje at det skjer såpass mange ulykker på søndag kveld og natt til mandag.



Figur 12: ATV-ulykker 2006–2013 fordelt på fylker.

Figur 12 viser hvordan ATV-ulykkene fordeler seg fylkesvis i perioden 2006–2013. Flest ulykker har skjedd i Rogaland med 14, men Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal og Buskerud følger tett på med 13 ulykker hver.

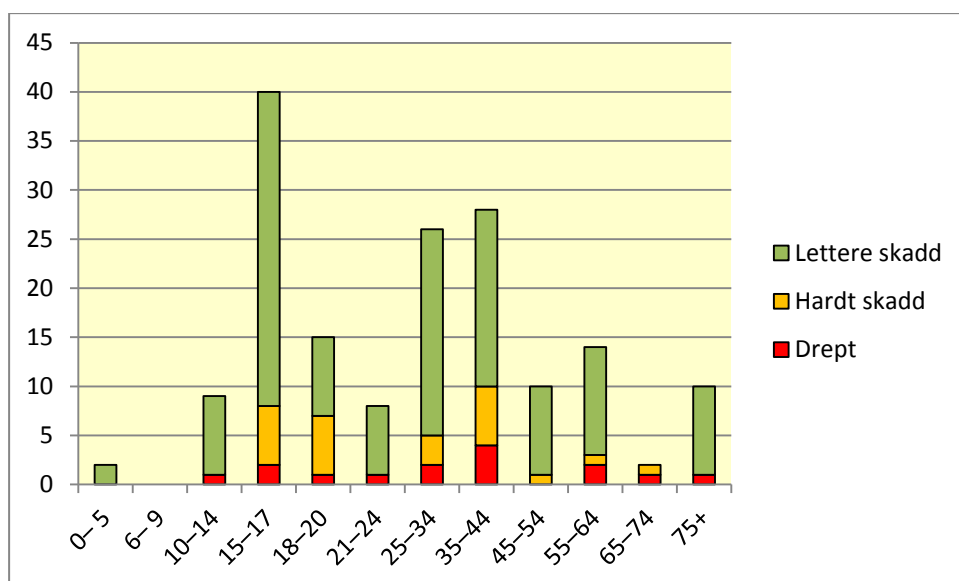
Færrest ATV-ulykker i perioden har Vestfold og Nord-Trøndelag med bare ei ulykke hver.

Agder-fylkene har til sammen nesten halvparten av alle dødsulykkene på ATV i perioden. I Aust-Agder har 4 personer mistet livet og i Vest-Agder har 3 personer mistet livet de siste 8 år.

Menn er klart overrepresentert i ATV-ulykker. Hele 70 % av de drepte og skadde er menn.

Figur 13 på neste side viser antall drepte og skadde i ATV-ulykker fordelt på alder. Aldersgruppen 15–17 år er desidert mest utsatt med 40 drepte/skadde. Av disse er 2 personer drept og 6 hardt skadd. Aldersgruppen 15–17 år utgjør nesten ¼ av alle drepte og skadde personer på ATV.

Det er her viktig å være klar over at aldersinndelingen i figuren er mer finmasket for ungdomsgruppene enn for aldersgruppene over 25 år. Det forsterker bare bildet av at gruppen 15–17 år er overrepresentert i ATV-ulykker.



Figur 13: Drepte og skadde personer fordelt på alder.

Mistanke om rus:

Ved 21 av ATV-ulykkene i STRAKS-registeret er det anført mistanke om rus på fører. Dette utgjør 16 % av totalt antall ATV-ulykker.

Rus var en faktor i forbindelse med 1/3 av dødsulykkene. For 5 av de drepte var det mistanke om at føreren var beruset ved ulykken.

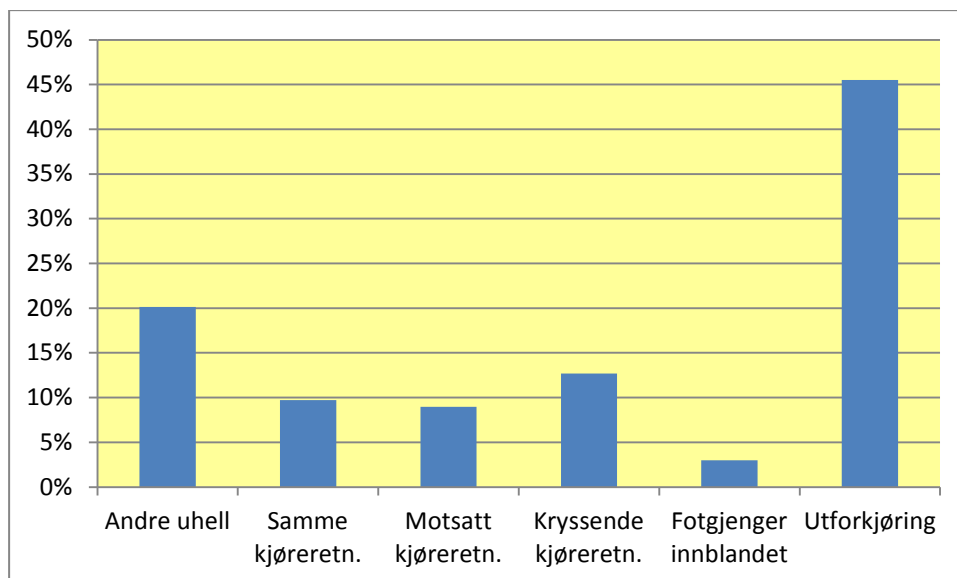
Rusmiddelmistanke fører	Drept	Meget alvorlig skadd	Alvorlig skadd	Lettere skadd	Sum
Ja	5	0	8	14	27
Nei	8	2	13	92	115
Ukjent	2	0	1	20	23
Sum	15	2	22	126	165

Figur 14: Rusmiddelmistanke fører (perioden 2006–2013).

Ulykkestyper:

Utforkjøringer er dominerende ulykkestype med 61 ulykker, eller en andel på 46 % av alle ATV-ulykker. Ulykkene grupperer seg ganske jevnt på 3 undergrupper: Utforkjøring på høyre side på rett vegstrekning (14 ulykker), utforkjøring på venstre side i høyrekurve (13 ulykker) og utforkjøring på høyre side i venstrekurve (14 ulykker). Ellers er det også en relativt stor gruppe hvor forløpet av ulykken er angitt som uklart (11 ulykker).

9 av 15 drepte ATV-førere har omkommet i utforkjøringsulykker.



Figur 15: ATV-ulykker 2006–2013 fordelt på ulykkestype.

Nest største ulykkestype er «andre uhell» med en andel på 20 % (27 ulykker). De største undergruppene her er ulykker med uklart forløp (12 ulykker) og ulykker hvor enslig kjøretøy veltet i vegbanen (10 ulykker).

2 ATV-førere har mistet livet i forbindelse med velt i kjørebane.

Ferdselsformål:

I STRAKS er det mulighet for å angi ferdselsformål når det gjelder førerne av de enkelte kjøretøy. I tabellen nedenfor vises oversikt over hva som er oppgitt som ferdselsformål for de involverte ATV-førerne. Oversikten gjelder perioden 2006–2013.

Ferdselsformål	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum drepte/ skadde
Til/fra arbeid	1	0	3	4
I arbeid	1	1	4	6
Til/fra skole	0	0	5	5
Fritidsreise	2	8	17	27
Annet	1	2	19	22
Ukjent	10	13	62	85
Sum	15	24	110	149

Figur 16: Angitt ferdselsformål for førere av ATV.

Vi ser av tabellen at kvaliteten på dette datafeltet i STRAKS er ganske lav. For over halvparten av førerne er ferdselsformålet oppgitt som ukjent. For øvrig ser vi at det er få ulykker som skjer i yrkessammenheng. 6 førere er drept eller skadd i forbindelse med yrkesutøvelse, herav 1 drept og 1 hardt skadd. Det er 4–5 ganger så mange som blir drept eller skadd i forbindelse med fritidsformål.

Vegkategori:

ATV-ulykkene skjer sjelden på hovedvegnettet. Bare 6–7 % av ulykkene skjer på europa- og riksvegnettet. Fylkesvegene har flest slike ulykker med 38 %. Kommunale veger og private veger har en andel på henholdsvis 25 % og 20 %.

4.4 Forsikringsdata (TRAST)

4.4.1 Om registeret

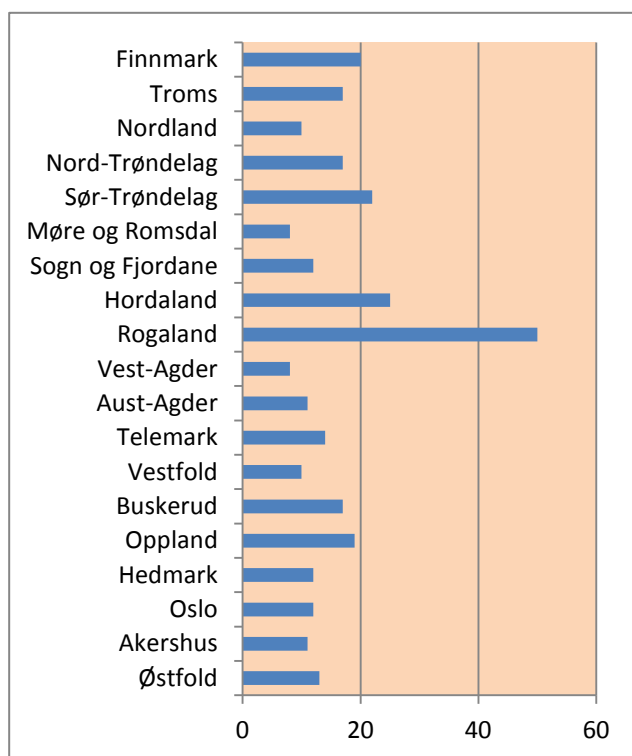
TRAST-registeret leverer statistikk basert på skademeldinger innlevert til forsikrings-selskapene. Det er Finans Norge (=hovedorganisasjon for finansnæringen i Norge) som drifter TRAST-registeret, og det er kun materielle skader som inngår i dette. Alle de største forsikringsselskapene i Norge leverer data til TRAST, og til sammen dekker disse nesten 95 % av markedet. Registeret gir oversikt over totalt antall skader med anslåtte erstatninger.

Bare trafikkskader i Norge med kjent skadekommune og skadetidspunkt er inkludert i registeret. TRAST benytter vektorer for å kompensere for underrapportering. Kvaliteten på datagrunnlaget antas å være tilstrekkelig god til å vise et korrekt bilde av skadeutviklingen.

Med trafikkskade menes alle skademeldinger som omfattes av ansvars- og kaskodekningen på en motorvognforsikring. I praksis vil trafikkskadene omfatte alle vegtrafikkulykker som meldes til forsikringsselskapene. Vegtrafikkulykker med bare små materielle skader vil som regel ikke meldes, og heller ikke skader som er uten forsikringsdekning.

Materielle skader omfatter alle skader der det har vært skade på motorvogn. Antall materielle skader reflekterer antall involverte parter som har meldt en skade til sitt forsikringsselskap. Antall trafikkskader vil følgelig være større enn antall trafikkuhell da det i en del tilfeller vil være flere involverte parter i hvert uhell.

4.4.2 Ulykkesdata for perioden 2010–2013



Figur 17: Forsikringsskader 2010–2013 fordelt på fylker.

ATV er skilt ut som egen kjøretøytype i TRAST fra og med 2010. Vi har derfor brukt perioden 2010–2013 for å analysere TRAST-data i denne rapporten.

Det er rapportert om i overkant av 300 skadetilfeller i 4-årsperioden. Dette fordeler seg på 74 skader i 2010, 101 i 2011, 69 i 2012 og 64 i 2013. Det betyr at det, med unntak for 2011, har vært en jevnt fallende tendens i perioden på antallet rapporterte skadetilfeller.

Hvis vi fordeler skadene fylkesvis så finner vi at Rogaland står i en særstilling med 50 skadetilfeller, noe som er dobbelt så mange skader som neste fylke på lista – nabofylket Hordaland.

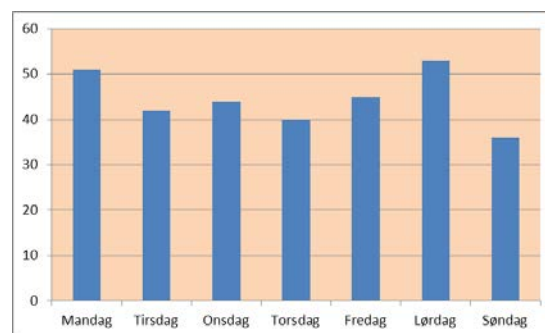
Færrest registrerte ATV-skader finner vi i Møre og Romsdal og Vest-Agder som begge har 8 skadetilfeller. De øvrige fylkene ligger mellom 10 og 22 skadetilfeller hver i løpet av 4-årsperioden.

Eneulykker er desidert største ulykkestype med 48 % av alle skadetilfellene. Påkjøring av parkerte kjøretøy er nest største ulykkesgruppe med 13 %, mens øvrige ulykkestyper har en andel hver seg som er mindre enn 10 %.

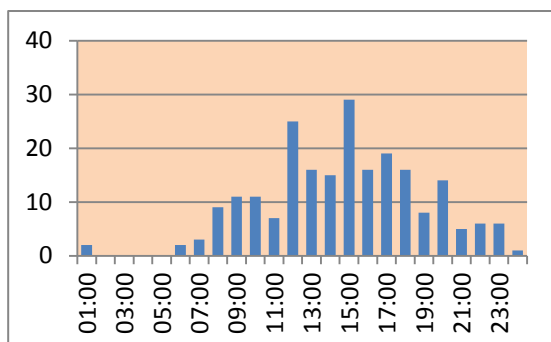
Figurene nedenfor viser hvordan ATV-ulykkene fordeler seg over året, uka og døgnet.



Figur 18: Antall skader fordelt pr. måned.



Figur 19: Antall skader fordelt pr. ukedag.



Figur 20: Antall skader fordelt over døgnet.

Tallet på ATV-skader øker jevnt utover året og når en topp i september for så å avta. Mandag og lørdag er de mest belastede ukedagene mens fordelingen over døgnet viser at flest skader skjer på formiddag og tidlig ettermiddag.

Det er stor skjevhet når det gjelder kjønnsfordeling. Over 90 % av involverte førere er menn. Aldersgruppen 35–49 år utgjør 35 % av de involverte. Aldersgruppen 25–34 år følger deretter med 25 %, mens aldersgruppen 15–24 år er tredje størst med 21 %.

4.5 Data fra Harstad sykehus

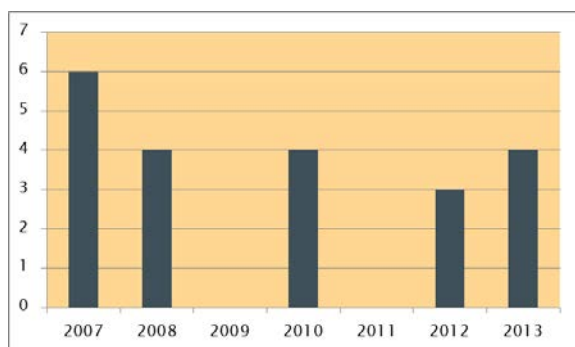
4.5.1 Om registeret

Harstad sykehus, eller nå UNN Harstad, har foretatt registrering av trafikkulykker innenfor sitt nedslagsfelt siden slutten av 1980-tallet. Sykehuset har et nedslagsfelt på ca. 40.000 innbyggere. Knapt 25.000 av disse bor innenfor Harstad kommune. Noen personskader fra

nabokommunene blir nok behandlet lokalt, men innenfor Harstad kommune regner sykehuset med at de har komplett registrering av skader.

ATV-ulykker ble skilt ut som egen kode fra og med 2007. Registreringene gjelder ulykker både på veg og i terreng.

4.5.2 Ulykkesdata for perioden 2007–2013



Figur 21: ATV-ulykker registrert ved UNN Harstad.

Skadetallet når det gjelder ATV de siste 7 åra er lavt. Sykehuset har bare registrert 21 skadde personer på ATV i hele perioden 2007–2013. Av disse har 10 skjedd innenfor Harstad kommune.

Flest skader er registrert i 2007. Ellers ligger skadetallet på 3–4 pr år, bortsett fra 2009 og 2011 hvor det ikke ble registrert skader i det hele tatt.

Innbyggertallet i Harstad kommune utgjør 0,5 % av innbyggertallet i Norge. Hvis vi teoretisk antar at Harstad er representativt for et gjennomsnitt av befolkningen på landsbasis må vi følgelig multiplisere med en faktor på 200 for å få en antydning om nasjonale tall. Det gir 2000 ATV-ulykker, eller knapt 300 pr år, i Norge for perioden 2007–2013 der skaden er så stor at den behandles i spesialisthelsetjenesten.

Dataene har dessverre for dårlig kvalitet til å kunne si noe om fordeling av ulykker på offentlig veg kontra terreng.

4.6 Mediesøk

4.6.1 Bakgrunn for mediesøk

Ulykker med ATV som skjer utenfor offentlig eller privat veg blir ikke samlet i noen form for register. Det er derfor vanskelig å si noe om det totale antall ulykker og antall skadde og drepte.

STRAKS-registeret inneholder ikke opplysninger om ulykker utenfor offentlig eller privat veg. Politiet har ikke søkbare registreringer over dette og sykehusdata gjelder for mindre avgransede geografiske områder.

Vi bestilte derfor en oversikt over medieoppslag som omhandler ulykker med ATV utenfor offentlig veg. Tjenesten ble bestilt hos Opoint som er et firma som har spesialisert seg på medieovervåking og mediesøk. Opoint har mulighet for å finne oppslag tilbake til og med

2007. Avgrensningen i tid er derfor fra og med 2007 til og med 2013. Søkeordene som er brukt er; ulykke, skadde, skadd, drept, omkom, ATV, firehjuling, sekshjuling, SBS, Side by side, Quadbike, Quadsykel og Quad.

Det har ikke vært mulig for Opoint å sortere på detaljert skadegrad utover de to kategoriene drept og skadd.

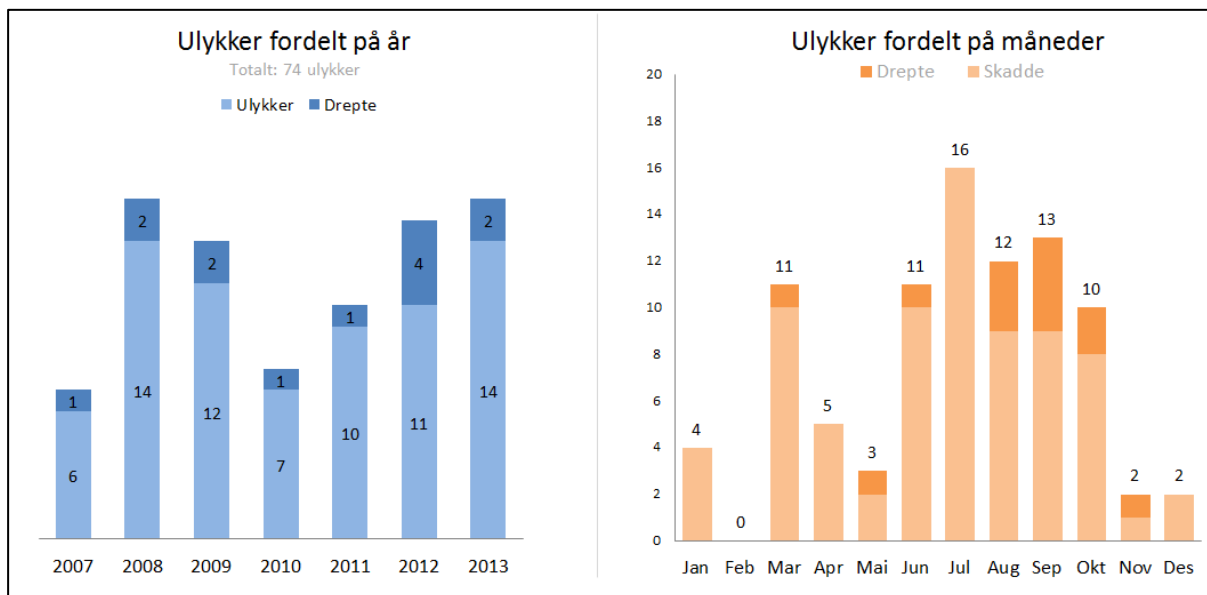
Søket resulterte i 1500 medietreff og Opoint sorterte ut de sakene som omhandlet ulykker utenfor offentlig veg. Etter sorteringen satt de igjen med saker som omhandlet 74 ulike ulykker med til sammen 84 skadde og drepte. I sammendraget skriver Opoint blant annet:

«Generelt har ulykker før 2010 fått mindre omtale med færre opplysninger om personer involvert. Fra 2010 har det fra mediernes side vært større fokus på ulykker med ATV, hvilket kan ha en sammenheng med økt fokus på førerkort for ATV i forbindelse med flere ulykker. Etter 2010 genererer omtale av ulykker flere artikler omkring den generelle faren ved ATV'er og Statens vegvesen uttaler seg ofte i den forbindelse.»

Det er derfor rimelig å anta at det virkelige antallet ulykker og antall skadde og drepte utenfor offentlig veg er høyere enn de funn Opoint har gjort i sitt søk.

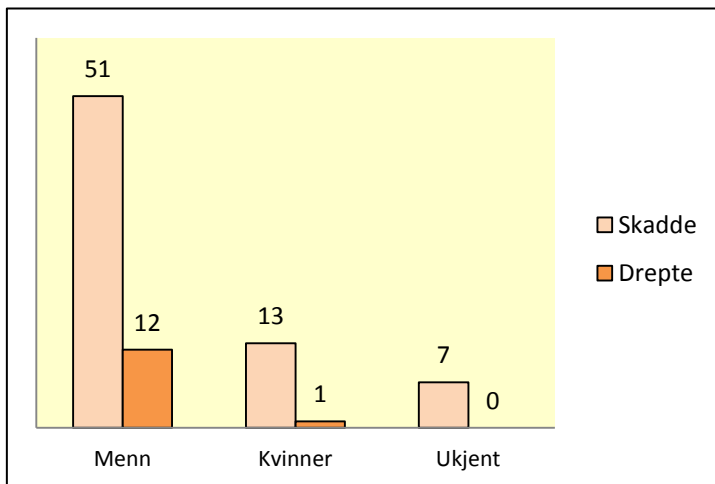
4.6.2 Funn i mediesøk

I søket ble det avdekket 74 ulykker som hadde skjedd utenfor offentlig veg. Disse resulterte i 13 drepte og 71 skadde. I snitt har det vært 12,4 ulykker utenfor offentlig veg hvert år med 1,9 drepte og 10,6 skadde.



Figur 22: Ulykker fra mediesøk 2007–2013 fordelt på tidspunkt.

De fleste ulykkene i terrenget skjer i perioden juni til oktober. Men mars framkommer også som en ulykkesmåned med 11 ulykker. De alvorligste ulykkene skjer i høstmånedene august, september og oktober. I dette tidsrommet har ulykkene resultert i 9 av totalt 13 drepte.

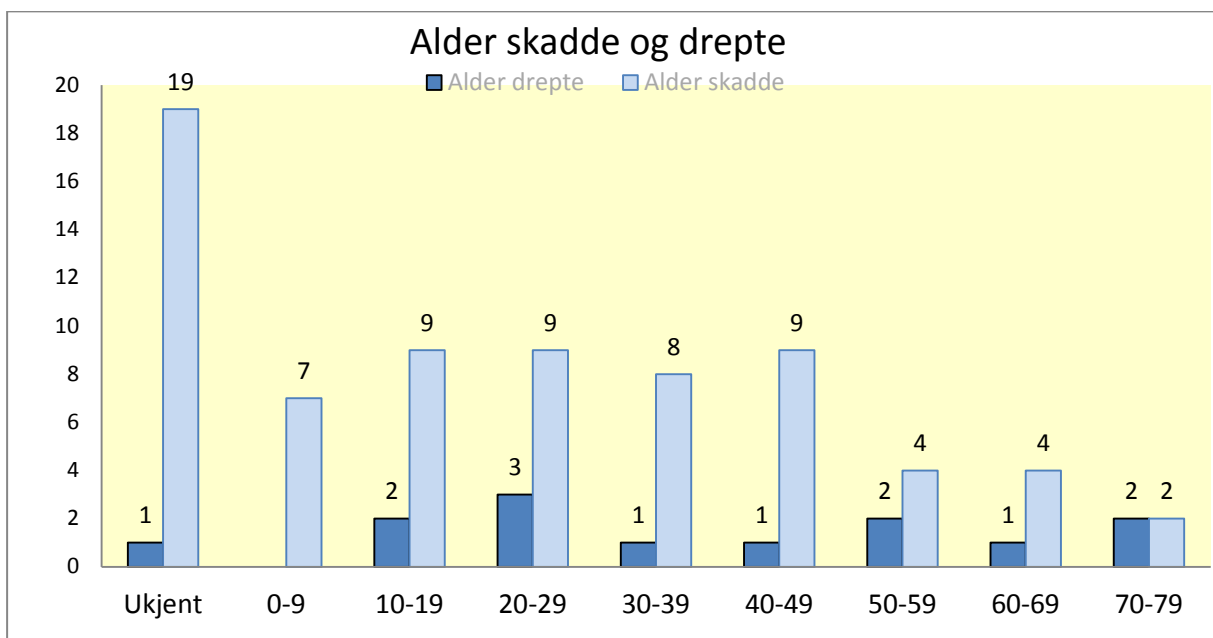


Figur 23: Drepte og skadde 2007–2013 fordelt på kjønn.

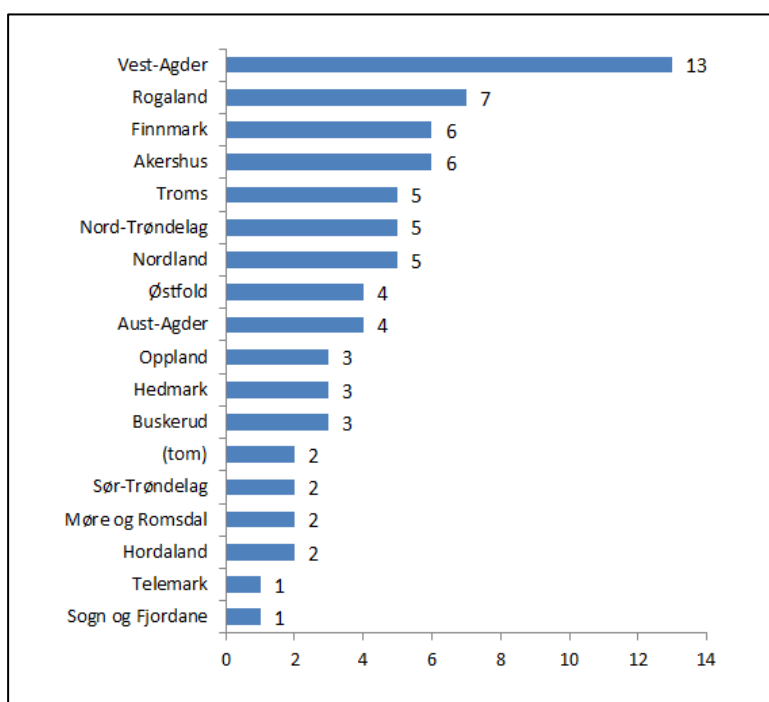
Det er flest menn som skader seg i ATV-ulykker i terrenget. I materialet finner vi 63 menn, 14 kvinner og 7 hvor kjønn ikke er angitt. Menn er også overrepresentert når det gjelder antall drepte med 12 menn og 1 kvinne.

12 av de drepte var fører av ATV, mens det i ett tilfelle er usikkert om den drepte var fører eller passasjer.

I figuren under vises alder på skadde og drepte personer involvert i ATV-ulykkene som ble funnet. I 20 tilfeller ble alderen på de involverte ikke oppgitt. Det er omtrent like mange skadde i aldersgruppene 10–19, 20–29, 30–39 og 40–49 år. Antall skadde reduseres gradvis i de høyere aldersintervallene. Det er overraskende mange skadde i aldersgruppen 0–9 år sammenlignet med de andre aldersgruppene. Det er flest drepte i aldersgruppen 20–29 år med 3 drepte. For de andre aldersintervallene er det 1 og 2 drepte, med unntak av gruppen 0–9 hvor ingen mistet livet.



Figur 24: Drepte og skadde 2007–2013 fordelt på alder.



Figur 25: ATV-ulykker i terreng 2007–2013 fordelt fylkesvis.

Vest-Agder er det fylket som er oftest omtalt i media i forbindelse med ATV-ulykker i terrenget. Fylket har 13 ulykker, noe som er nesten dobbelt så mange som neste fylke på lista, som er nabofylket Rogaland med 7. Finnmark og Akershus har 6 ulykker, mens Troms, Nord-Trøndelag og Nordland har 5 ulykker hver.

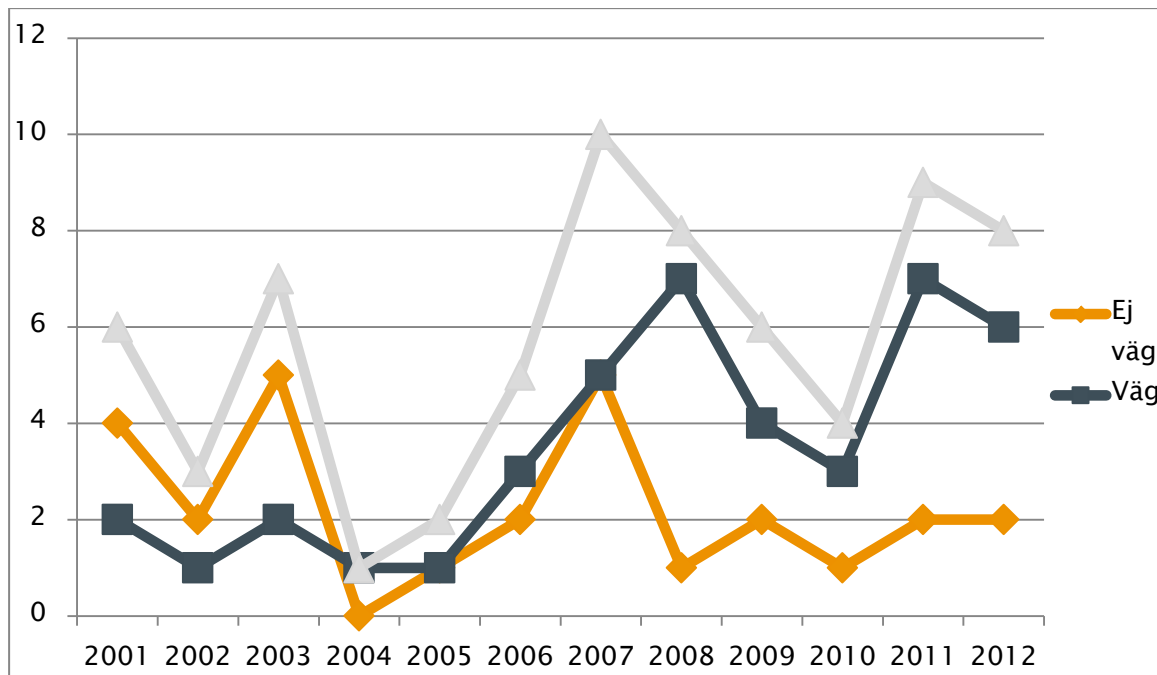
Fylkene Vestfold og Oslo er de eneste i landet hvor det ikke er registrert ATV-ulykker i det hele tatt.

Av kommunene er det Aurskog-Høland i Akershus fylke som har flest ulykker med 3. Andre kommuner som er representert med ATV-ulykker har alle 1 eller 2 ulykker hver.

4.7 Tall fra Sverige

Da det registrerte antallet dødsulykker i Norge er relativt lite, vil kvantitative analyser av dødsulykkene være utsatt for unøyaktigheter som følge av tilfeldige statistiske variasjoner. For å ha et litt bedre grunnlag for å vurdere våre konklusjoner har vi sett på resultater av tilsvarende analyser i Sverige. I Sverige har en gjort analyser av ulykker med firehjuling i forbindelse med at det er utarbeidet en strategi for bedre sikkerhet på firehjulinger; «Ökad säkerhet på fyrhjulingar, Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014–2020».

I Sverige har det skjedd 74 dødsulykker med ATV i perioden 2001 til 2012. Av disse ulykkene skjedde 44 på veg, mens 30 skjedde utenfor veg. Antall dødsulykker er økende, og gjennomsnittet for perioden 2008 – 2012 er 7 dødsulykker pr. år. Økningen av ulykker i siste del av perioden ser ut til å skyldes en økning i dødsulykker på veg. Økning i antall ulykker sammenfaller godt med en økning i antall ATV'er i perioden, og det oppgis at det i 2012 var 90 000 ATV'er i Sverige.



Figur 26: Drepte på «fyrhjulingar» i Sverige 2001–2012 (kilde: Rettsmedicinalverket). Kurve med grå farge angir sum antall drepte på ulykker på veg og i terreng.

- 58 % skjer i trafikkområdet
- Gjennomsnittsalder på de omkomne er 44 år
- 93 % av de omkomne er menn
- 96 % av dødsulykkene er singelulykker
- 61 % av dødsulykkene er alkoholrelatert, og promillen er høy

Trafikverket har gjort en dybdeanalyse av 42 dødsulykker med firehjulinger på veg i perioden 2001 – 2012. Noen av de viktigste funnene fra denne analysen er:

- 70 % av kjøretøyene som var involvert var registrert som terrenggående ATV
- 21 % av kjøretøyene som var involvert var registrert som MC
- 90 % av ulykkene var singelulykker
- 70 % av de drepte omkom i en ulykke hvor firehjulingen veltet
- 55 % av dødsulykkene skjedde på privat veg
- Gjennomsnittsalder på de omkomne på veg er 38 år
- 65 % av dødsulykkene var alkoholrelatert, og gjennomsnittlig promille var ca. 2,0
- Størst andel av ulykker på sommeren, og høy andel av ulykkene på kveld og natt
- 41 av 42 ulykker skjedde på fritid

I Sverige gjøres også skaderegistrering på et utvalg akuttstsykehus. Sosialstyrelsen har ut fra disse registreringene beregnet at det ble skadet ca. 7000 personer i ulykker med firehjulinger i perioden 2007 til 2010, altså 1750 skader pr. år. Det er verdt å merke seg at 40 % av de skadde var barn under 15 år.

5. Drøftingskapittel

5.1 Drøfting av kvalitative funn fra UAG-rapportene

5.1.1 Sikkerhetsproblemer

Fakta om dødsulykkene

Det finnes 15 rapporter om dødsulykker på offentlig veg med ATV siden Statens vegvesen begynte med dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken i 2005. Det finnes ulykkesanalyserapporter (UAG-rapporter) på disse ulykkene. Dette innebærer at de ulykkene som har skjedd utenfor offentlig veg er det ikke foretatt dybdeanalyser på. Alle dødsulykkene involverer klassiske firehjuls-ATV registrert for en person. 5 av disse er registrert som motorsykkel, 4 som traktor, 1 som traktor med veltebøyle og 5 er ukjent/uregistrert.

Fart og kjøretøyets egenskaper

Når det gjelder de faktorer som har utløst disse ulykkene ser vi at høy fart i forhold til ATV sine egenskaper og vegforhold for øvrig har vært medvirkende faktor i 8 av de 15 dødsulykkene det finnes rapporter på. Dette må sees i sammenheng med dette kjøretøyets utfordringer når det gjelder både kjøreegenskaper og dekkutrustning. Det skal mindre fart til enn en vanlig personbil før man mister kontrollen, spesielt velt, på en ATV på grunn av ustabile kjøreegenskaper. Dette skyldes blant annet at en ATV har smalere sporvidde, høyere tyngdepunkt og kortere akselavstand enn mange andre typer kjøretøy.

Kompetanse hos fører

Mangelfull kunnskap og erfaring samt uvitenhet om kjøretøyets egenskaper hos førerne av ATV kan være en bakenforliggende faktor for ulykkene. Dette kan igjen ha sammenheng med at det ikke er stilt krav om opplæring på denne typen kjøretøy. Dersom du har førerkort klasse A, B, M eller T kan du kjøre en eller annen type ATV. Mangelfull informasjon ut til brukerne om bruk og begrensninger knyttet til bruk av ATV (hvem har lov å bruke, hvor er det lov å bruke, krav til opplæring, begrensede kjøreegenskaper på veg med fast dekke, krav til bruk av sikkerhetsutstyr) kan også bidra til denne uvitenheten hos befolkningen.

I to av ulykkene har mangelfull teknisk kjøretøybehandling vært medvirkende til at ulykkene skjedde. Dette kan ha sammenheng med mangelfull erfaring som igjen er nevnt som medvirkende faktor i tre av ulykkene.

Trafikksikkerhetskultur

I tillegg kan uheldig sikkerhetskultur hos trafikantene når det gjelder bruk av ATV også være en bakenforliggende faktor her, spesielt i utkantstrøk med lite trafikk. Mange ser på dette kjøretøyet som et leketøy. I en del av disse ulykkene blir det begått lovbrudd som kjøring i rus (5 ulykker), kjøring med uregistrert kjøretøy (3 av ulykker), kjøring uten gyldig førerrett (5 ulykker), kjøring med for mange passasjerer (3 ulykker). Dette viser at det er en uheldig trafikksikkerhetskultur hos brukerne av ATV. I en av ulykkene har også foresatte til

mindreårige latt dem kjøre ATV på egenhånd. I to av ulykkene har førerne ikke tatt på alvor advarselen om at kjøretøyet ikke er egnet til bruk på vanlig veg som er merket på ATV'er. Uheldig trafiksikkerhetskultur er forøvrig nevnt i flere av UAG-rapportene.

Godkjenning ved registrering

Det er også nevnt i UAG-rapportene at Vegdirektoratet typegodkjenner ATV kjøretøyer i strid med det som er anbefalt fra produsent/forhandler. De største produsentene anbefaler at enkelte ATV'er ikke anvendes på veg. Mangelfullt fokus på vilkår for registrering av ATV når det gjelder samsvar med anbefalingene fra produsentene er også nevnt i UAG-rapportene.

Bruk i strid med lowerk

I fem av ulykkene har ruspåvirkning vært medvirkende faktor til at ulykkene skjedde. Dette kan ha sammenheng med den tidligere nevnte trafiksikkerhetskulturen hos trafikantene.

Dette beviser at veg- og transportsystemet er et åpent system som muliggjør kjøring i høye hastigheter, kjøring i rus og kjøring uten gyldig førerkort. Manglende krav til førerkortspærre og alkoholås er eksempler på dette. Det er ikke krav til fartssperre på ATV'er som er registrert som MC. I tillegg kan mangelfull prioritering av trafikkontroller rettet mot ATV være en faktor som kan påvirke trafiksikkerhetskulturen hos brukerne av ATV. I én UAG-rapport er det nevnt at regelverket som knytter seg til bruk av ATV i noen tilfeller er for lite kjent av kontrollerende myndigheter.

Teknisk tilstand

I to av ulykkene har teknisk feil på kjøretøyet vært medvirkende faktor til at ulykkene skjedde. Feil på kjøretøyets bremsesystem var medvirkende faktor i begge disse ulykkene.

Sikkerhetsutstyr

Når det gjelder de faktorer som har medvirket til skadeomfanget har manglende hjelmbruk vært en medvirkende faktor i syv av de analyserte dødsulykkene med ATV. ATV er et åpent kjøretøy med liten eller ingen beskyttelse der sannsynligheten for en alvorlig personskaade er ganske stor når uhellet først er ute. Mangelfulle krav til bruk av hjelm kan her være en bakenforliggende faktor. Det er krav til hjelm dersom ATV'en er registrert som motorsyssel, men ikke dersom den er registrert som traktor. Dette kan skape forvirring og/eller likegyldighet hos førerne av ATV. Sannsynligheten for hodeskader ved en eventuell ulykke er like stor uavhengig av hvilken kjøretøygruppe ATV er registrert som.

Sideterreng

Farlig sideterreng har vært medvirkende faktor til skadeomfanget i fem av de analyserte ulykkene og feil med rekkverk i en av ulykkene. I stor grad gjelder dette påkjøringsfarlige objekter som steiner, stubber m.m. Dette må sees sammenheng med at en ATV er et åpent kjøretøy med liten eller ingen beskyttelse der fører ofte blir kastet av. Det er derfor vanskelig å gjøre sideterrengen tilgivende for denne type kjøretøy.

Kritisk treffpunkt

Kritisk treffpunkt har vært medvirkende i tre av ulykkene. Med kritisk treffpunkt menes at førerne har truffet fast gjenstand med kritiske deler av kroppen som for eksempel hodet. Årsaken her er som nevnt at en ATV er et åpent kjøretøy der sjansen for å bli kastet av er stor. Åpent kjøretøy med lite eller ingen beskyttelse har vært nevnt som medvirkende faktor til skadeomfanget i fire av ulykkene.

Stor vektforskjell

Stor vektforskjell mellom ATV og annet kjøretøy har vært medvirkende faktor i to av ulykkene.

Feil bruk av sikkerhetsutstyr

I en av ulykkene har feil bruk av sikkerhetsutstyr (hjelm var ikke festet på riktig måte) vært medvirkende faktor.

Sen redning

Sen redning har vært medvirkende til skadeomfanget i to av ulykkene. Dette har sammenheng med at ulykkene har skjedd på steder med lite trafikk og dermed blitt oppdaget for sent.

Åpent kjøretøy

ATV er en kjøretøygruppe der det er vanskelig å beskytte seg mot personskader når uhellet først er ute. Derfor må man i stor grad jobbe for å unngå at ulykker inntreffer med denne kjøretøygruppen. Det at en ATV er et åpent kjøretøy med dårlige kjøreegenskaper kombinert med mangelfull kunnskap, erfaring og trafiksikkerhetskultur i befolkningen ser ut til å være hovedproblemet som fører til alvorlige ulykker med denne kjøretøygruppen.

Forhold med veg- og vegmiljø har i liten grad vært utløsende årsak til at ulykken skjedde. Likevel har, som nevnt før, forhold med vegen vært medvirkende til skadeomfanget i 6 av ulykkene. Dette må, som nevnt tidligere, ses i sammenheng med at en ATV er et åpent kjøretøy der det kan være en utfordring å gjøre vegforholdene sikre nok til å redusere skadeomfanget ved ATV-ulykker.

5.1.2 Forslag til tiltak

Utfordringen blir å vurdere hvilke tiltak som kan settes inn for å motvirke alvorlige ulykker med ATV. I og med at det kan være vanskelig å finne gode barrierer mot konsekvensene av trafikkulykker der ATV er involvert, må man finne gode tiltak som reduserer frekvensen og sannsynligheten for at slike ulykker i det hele tatt skjer.

Regulerende tiltak

En tiltaksgruppe kan være i større grad å innføre regulerende tiltak. Dette er tiltak som enten skal tvinge brukeren av ATV til å gjøre de riktige og trygge handlingene eller hindre brukerne i å gjøre de farlige handlingene. Det handler altså om å begrense deres frihet.

Aktuelle regulerende tiltak kan være alkoholås, elektronisk førerkortspærre og fartsspærre.

Forebyggende tiltak

En annen tiltaksgruppe kan være såkalte forebyggende tiltak. Dette er tiltak som skal påvirke trafikantenes kunnskap, motivasjon og ferdigheter slik at både trafikksikkerhetskulturen og den generelle trafikksikkerhetskompetansen blir styrket. Her kan for eksempel både trafikkopplæring og holdningskampanjer knyttet til bruk av ATV være aktuelle tiltak. Fokus på trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til ATV i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og frivillige organisasjoner kan også være aktuelle tiltak.

Organisatoriske tiltak

Av organisatoriske tiltak kan for eksempel innføring av egen førerkortklasse for ATV være aktuelt. Da er det større mulighet til å rette opplæringen mot de trafikksikkerhetsutfordringene som er knyttet spesifikt til ATV, spesielt når det gjelder den nevnte uvitenheten i befolkningen.

Et annet organisatorisk tiltak kan være i større grad å prioritere trafikkontroller rettet mot ATV, spesielt i utkantstrøk med lite trafikk. Dette vil mest sannsynlig ha effekt på en uheldig trafikksikkerhetskultur hos brukerne av ATV. For å bedre dette må i tillegg kompetansen knyttet til bruk av ATV hos kontrollerende myndigheter styrkes.

Innføring av juridiske tiltak kan også være aktuelt. I denne forbindelse kan det innføres et påbud om bruk av hjelm uansett hvilken kjøretøygruppe en ATV er registrert som. Det å innføre et forbud mot å bruke ATV på vanlig veg kan være et, om mulig litt for drastisk, tiltak. Uansett er det viktig at innføring av juridiske tiltak må følges opp med kontroller slik at effekten av det juridiske tiltaket ikke uteblir.

For å redusere konsekvensene av velteulykker med ATV kan et aktuelt tiltak være å innføre krav om veltebøyle.

5.2 Drøfting av empiriske funn fra de ulike databasene

Om databasene

De fem databasene vi har benyttet har ulike sterke og svake sider. UAG-basen omhandler bare dødsulykker som har skjedd på offentlig eller privat veg som er åpen for vanlig trafikk og inneholder derfor bare en veldig begrenset datamengde. Rapporteringsgraden her kan antas å være tilnærmet lik 100 %.

STRAKS-databasen omfatter trafikkulykker på det samme vegnettet som UAG-basen og inneholder i tillegg ulykker med hardt skadde og lettere skader. Vi vet fra tidligere undersøkelser at rapporteringsgraden av trafikkulykker varierer mye både i forhold til skadegrad og type ulykker. Rapporteringsgraden avtar med fallende alvorlighet. Enkelte ulykketyper har større underrapportering enn andre, f.eks. har eneulykker på sykkel svært lav rapportering. Undersøkelser som Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort viser at

bare ca. 1/3 av alle rapporteringspliktige personskadeulykker blir rapportert til politiet og således kommer inn i STRAKS. Både UAG- og STRAKS-basen har god stedfesting av ulykkene.

TRAST inneholder i hovedsak uhell med materielle skader, men det vil også være personskadeulykker i materialet. I forhold til ATV vil registeret inneholde både ulykker som har skjedd på veg og ute i terrenget. Forutsetningen er at kjøretøyet har en gyldig forsikring. Ulykkene er bare grovt stedfestet i form av kommunenavn, og det er ikke mulig å skille om de har skjedd på veg eller i terreng.

Sykehusdata om ATV fra UNN Harstad gjelder bare for et avgrenset geografisk område og inneholder følgelig få ulykker. Usikkerheten pga. statistiske tilfeldigheter er derfor stor i dette materialet. Stedfesting er i hovedsak på kommunenivå og det er vanskelig å skille mellom ulykker på veg/i terreng.

Opoint baserer seg på medieoppslag om ulykker, og rapporteringsgraden vil følgelig være avhengig av medias interesse for temaet. Den kan variere over tid. Ofte ser vi at trafikkstoff, herunder også trafikkulykker, er godt stoff om sommeren når det er ferietid og mye trafikk på vegene. Også konsekvensen av ulykkene vil påvirke medias interesse. Ulykker med lav alvorlighetsgrad antar vi rapporteres sjeldnere, mens dødsulykker vil ha høy rapportering.

Antall ATV-ulykker

UAG-data viser at i gjennomsnitt mister 2 personer livet på vegnettet pr år på ATV. Data fra Opoint viser at samme antall omkommer i ATV-ulykker i terrenget.

STRAKS-registeret viser at det skjer 15–20 personskadeulykker på veg pr år. Hvis vi antar at rapporteringsgraden ligger på 1/3 betyr det at reelt antall er i størrelsesorden 50–60 ulykker pr år. Sykehusdata fra Harstad antyder at tallet på personskadeulykker med ATV kan ligge opp imot 300 pr år forutsatt at Harstad kommune er representativt som et gjennomsnitt for Norge. TRAST omfatter 75 skadetilfeller pr år (veg + terreng), mens Opoint har 10 ulykker pr år (bare ulykker i terrenget).

Svenske undersøkelser viser at rapporteringsgraden for ATV-ulykker i terreng er atskillig lavere enn for ulykker som inntreffer på vegnettet. Skaderegistreringer fra et utvalg sykehus i Sverige viser at det kan være så mange som 1750 personskader pr. år knyttet til ulykker med ATV i Sverige. Hvis Norge har samme forhold mellom antall ATV'er og antall ulykker som Sverige, vil dette tilsi at vi har ca. 900 personskader pr. år knyttet til slike ulykker.

Med bakgrunn i sprikende tall og mangelfulle registreringer er det vanskelig å gi et anslag på totalt antall ulykker med ATV med noen særlig grad av sikkerhet.

Ruskjøring

UAG-data viser at nærmere halvparten (47 %) av dødsulykkene på ATV har skjedd under kjøring i ruset tilstand, mens STRAKS har en rusandel på bare 1/3 for de samme ulykkene. Her er nok UAG-tallene de korrekte, siden UAG-analysene har tilgang på utvidet dokumentasjon i forhold til å fastslå om rus har vært inne i bildet som en faktor for at ulykken skjedde.

Tall fra STRAKS viser at rusandelen er lavere for totalt antall personskadeulykker. Her er andelen på 19 %. Det er sannsynlig at denne andelen er enda høyere ut ifra det som er beskrevet i forrige avsnitt. Dette er et veldig høyt tall sammenlignet med den kunnskapen vi har for øvrig om ruspåvirket kjøring i vegtrafikken. Vi har ikke sikre tall for dette i dag, men et vanlig anslag er at om lag 2 % av bilførerne kjører påvirket av legemidler, alkohol eller narkotiske stoffer hver dag i trafikken.

De andre databasene gir oss ikke noen opplysninger om ruskjøring.

Yrkes- eller fritidskjøring

Det er kun UAG og STRAKS som kan si oss noe om formålet for kjøringen forut for at ulykkene skjedde. Formål med reisen kan oppgis i trafikantdelen i de nyere versjonene av UAG-rapportene, men opplysningene legges ikke inn i databasen og resultatene er derfor ikke så lett tilgjengelige.

I STRAKS er det en egen rubrikk for å angi «Ferdelsformål». Rubrikken blir i relativt liten grad fylt ut, men der dette faktisk er gjort så ser vi at det skjer 4–5 ganger flere ulykker ifm. fritidsreiser sammenlignet med kjøring i arbeid.

Geografisk fordeling

Region sør har en andel på hele 60 % av dødsulykkene iflg. UAG-tall. De to fylkene Aust- og Vest-Agder har alene 7 av de 15 dødsulykkene i Norge i perioden, og dette utgjør 47 % av totalen.

STRAKS gir et noe annet bilde. Her er det Rogaland som kommer ut med flest ulykker, mens Agder-fylkene ligger på landsgjennomsnittet. Også i TRAST er det Rogaland som kommer ut med flest skader, og fylket har over dobbelt så mange skader som neste fylke på lista. Agder-fylkene har her færrest ulykker av alle.

Når det gjelder medieoppslag så har Vest-Agder desidert flest og nesten dobbelt så mange som nummer to på lista, som er Rogaland. En årsak til det kan være at det er Agder-fylkene som har de fleste dødsulykkene, og disse genererer mye medieomtale.

En årsak til at Rogaland kommer så dårlig ut kan skyldes klimatiske forhold. Pga. milde vintre med lite snø kan brukssesongen for ATV være lengre her enn andre steder i landet.

Ulykkestidspunkt

Flest personskadeulykker med ATV skjer i juli måned. Det viser både STRAKS og Opoint. I TRAST er det også høye tall for juli, men litt lavere enn i september som utgjør topp-måneden her.

Både UAG, STRAKS og TRAST viser at en høy andel av ulykkene/uhellene skjer ifm. helg. Nesten halvparten av dødsulykkene skjer på lør-/søndag viser UAG-data, mens i STRAKS ligger antall personskadeulykker i helgedagene 50 % høyere enn andre ukedager. Også i TRAST er lørdag dagen med flest uhell, mens søndager har en god del færre.

En høy andel av ATV-ulykkene skjer om kvelden og natta. 1/3 av dødsulykkene skjer mellom midnatt og kl. 06 iflg. UAG-data.

STRAKS-registeret viser at 1/3 av personskadeulykkene skjer mellom kl. 18 og kl. 22. Det framkommer også at natt til søndag og natt til mandag er tidspunkter med mange ATV-ulykker. TRAST viser derimot flest ulykker på formiddagen og tidlig ettermiddag.

Alder

Aldersgruppen 15–17 år er klart dominerende i ATV-ulykker. STRAKS-registeret viser at denne aldersgruppen har 50 % flere skadde enn aldersgruppen 35–44 år, som er den neste på lista, til tross for at ungdomsgruppen omfatter atskillig færre årskull. En årsak til dette kan være at ATV registrert som moped framstår som et attraktivt kjøretøy for mange i denne aldersgruppen. ATV blir dermed et av de første motorkjøretøyene som ungdommene kommer i kontakt med.

Tall fra Opoint viser ikke samme ulykkeshyppighet for ungdomsgruppen. Aldersfordelingen over drepte/skadde er her ganske jevn for alle aldersgrupper fram til 50-årsalderen, hvor den avtar en del. Det var imidlertid overraskende mange ulykker med barn i aldersgruppen 0–9 år involvert i dette datamaterialet. En årsak til dette kan være at det er kultur for at barn tillates å bruke slike kjøretøy i kjøring på private områder og gårdsplasser. En annen årsak kan være at media i større grad setter søkelyset på slike ulykker når barn er involvert.

I TRAST utgjør aldersgruppen 35–49 år 35 % av de involverte. Aldersgruppen 25–34 år følger deretter med 25 %, mens aldersgruppen 15–24 år er tredje størst med 21 %. En årsak til at det er færre ungdommer representert i dette materialet kan være at det ofte er eldre personer som står som eier av kjøretøyet, og når forsikringsaken fremmes er det eier og ikke bruker som blir oppgitt.

Kjønn

Menn er klart overrepresentert som involverte i ATV-ulykker, og bildet er svært entydig i alle databasene. Andelen i TRAST er på hele 90 % og i Opoint 82 %. I STRAKS er fordelingen 70/30 for menn/kvinner. Andelen menn i UAG-basen er 80 % av de drepte og 74 % når også de skadde er regnet med.

6. Konklusjon / oppsummering

I dette kapitlet ønsker vi å redegjøre for i hvor stor grad vi har fått svar på de spørsmålene som ble stilt i kapittel 1, innledning.

Forhold ved kjøretøyet

Et av spørsmålene var på hvilken måte egenskaper ved kjøretøyet gjør at ulykker oppstår. Ut fra de funn vi har gjort i kapittel 5.1, drøfting av kvalitative funn fra UAG-rapportene, er det mindre fart som skal til enn en vanlig personbil før man mister kontrollen. Dette gjelder spesielt velt på en ATV på grunn av ustabile kjøreegenskaper. Dette skyldes blant annet at en ATV har smalere sporvidde, høyere tyngdepunkt og kortere akselavstand enn mange andre typer kjøretøy. Det er også nevnt som et organisatorisk forhold i UAG-rapportene at Vegdirektoratet typegodkjenner tilsvarende kjøretøyer i strid med det som er anbefalt fra produsent/forhandler. Mangelfull fokus på vilkår for registrering av ATV når det gjelder samsvar med anbefalingene fra produsentene er også nevnt i UAG-rapportene. Slike kjøretøy er altså ikke egnet til bruk på vanlig veg. Et mulig tiltak i denne forbindelse kan være å skjerpe inn kravene når det gjelder å få en ATV registrert til bruk på vanlig veg.

Et annet forhold ved dette kjøretøyet er at det ikke er krav til veltebøyle. En ATV er et åpent kjøretøy noe som kan bidra til at føreren ikke er godt nok beskyttet dersom en ulykke oppstår. I mange ulykker med ATV er velt ofte en hendelse som oppstår og her kunne en veltebøyle bidratt til å redusere skadeomfanget.

Kompetansekrav

Et annet spørsmål var i hvor stor grad førerens manglende kompetanse med kjøretøyet bidrar til at ulykker med ATV oppstår og at konsekvensene av disse blir som de blir. I tillegg ville vi se dette spørsmålet opp mot de kompetansekrav som gjelder ved bruk av ATV i dag.

I flere av UAG-rapportene ble det påpekt at manglende erfaring og kunnskap samt uvitenhet om kjøretøyets egenskaper kan være faktorer som har produsert disse ulykkene.

Dette kan igjen ha sammenheng med at det ikke er stilt spesifikke krav om opplæring på denne typen kjøretøy. Dersom du har førerkort klasse A, B, AM146, AM147 eller T (se figur 1, side 8) kan du kjøre ATV. Mangelfull informasjon ut til brukerne om begrensninger knyttet til bruk av ATV (hvem har lov å bruke, hvor er det lov å bruke, krav til opplæring, begrensede kjøreegenskaper på veg med fast dekke, krav til bruk av sikkerhetsutstyr) kan ha bidratt til denne uvitenheten hos befolkningen. Det å skjerpe inn kravene til kompetanse og opplæring kan derfor være et aktuelt organisatorisk tiltak i denne forbindelse.

Som vi så i kap. 4.3.2, figur 12, er det aldersgruppen 15–17 år som er desidert mest utsatt i ATV-ulykker med ¼ av alle drepte/skadde. Dette underbygger teorien om at manglende kompetanse kan være en bakenforliggende faktor i mange ATV-ulykker. Denne aldersgruppen må vi anta har lite generell trafikkopplæring og erfaring, og befinner seg i beste fall i starten av et trafikkert opplæringsforløp.

Rus

Vi ønsket også å se på i hvor mange ulykker førerne av ATV var ruset. I de 15 dødsulykkene med ATV er det konkludert med at i 7 av ulykkene har rus vært medvirkende til at ulykkene skjedde. Dette er en forholdsvis høy prosentandel, noe som beviser at veg- og transportsystemet er et åpent system som gjør det mulig for trafikantene å ta valget om å kjøre i ruspåvirket tilstand. For å motvirke dette kan det i større grad være aktuelt å innføre regulerende tiltak. Dette er tiltak som enten skal tvinge brukeren av ATV til å gjøre de riktige og trygge handlingene eller hindre brukerne i å gjøre de farlige handlingene. Det handler altså om å begrense deres frihet. Et eksempel på et slikt organisatorisk tiltak kan være å innføre krav om alkoholås/ruslås i kjøretøy. Kontrollerende tiltak som for eksempel høyere prioritering av ruskontroller knyttet til kjøring med ATV kan være et annet organisatorisk tiltak.

I forhold til kapittel 5.2, drøfting av empiriske funn fra de ulike databasene, dokumenteres det også via STRAKS-registeret at andelen ruskjøring ifm. ATV-ulykker er svært høy i forhold til hva vi finner ellers i vegtrafikken.

I den svenske analysen har en funnet at kjøring i rus er en faktor i over 60 % av dødsulykkene, og at promillen i tillegg er svært høy. For ulykker på veg var rus en faktor i 65 % av ulykkene og gjennomsnittlig promille var 2,0.

Krav til personlig verneutstyr

Et annet forhold vi ønsket å belyse var i hvor stor grad kravene til personlig verneutstyr er robuste nok. Når det gjelder de faktorer som har medvirket til skadeomfanget har manglende hjelmbruk vært en medvirkende faktor i syv av de 15 analyserte dødsulykkene med ATV. De fleste ATV er et åpent kjøretøy med liten eller ingen beskyttelse der utfallet av en ulykke i stor grad vil øke sannsynligheten for alvorlig personskade. Mangelfulle krav til bruk av hjelm kan her være en bakenforliggende faktor. Det er krav til hjelm dersom ATV'en er registrert som motorsykkel med mindre det er en SBS. I en MC-registrert SBS er det krav til sikkerhetsbelte. Dersom ATV'en er registrert som traktor er det ikke krav til hjelm eller sikkerhetsbelte. Dette kan skape forvirring og/eller likegyldighet hos førerne av ATV. Sannsynligheten for hodeskader ved en eventuell ulykke er like stor uavhengig av hvilken kjøretøygruppe ATV'en er registrert som. Hendelsesforløpet i ATV-ulykker ligner i mange tilfeller på ulykker med motorsykkel. ATV er et åpent kjøretøy med liten eller ingen beskyttelse der man i mange tilfeller blir kastet av. På bakgrunn av dette kan et mulig organisatorisk tiltak være å innføre krav til bruk av personlig verneutstyr som hjelm og verneklær uansett hvilken kjøretøygruppe ATV'en er registrert som.

Forhold ved veg og vegmiljø

I denne rapporten ønsket vi også svar på spørsmålet i hvor stor grad forhold ved vegen var medvirkende til at ulykken skjedde og konsekvensen av denne.

Forhold ved vegen har ikke vært nevnt som medvirkende faktor til at ulykken skjedde i de rapportene som omhandler dødsulykkene med ATV. Likevel har forhold ved vegen, og da spesielt farlig sideterreng, vært medvirkende faktor til skadeomfanget i fem av de analyserte

ulykkene og feil med rekkverk i en av ulykkene. I stor grad gjelder dette påkjøringsfarlige objekter som steiner, stubber m.m. Dette må sees i sammenheng med at de fleste ATV'er er et åpent kjøretøy med liten eller ingen beskyttelse der fører ofte blir kastet av. Det er derfor en utfordring å gjøre sideterrenget tilgivende for denne type kjøretøy. Krav til veltebøyle på åpne ATV'er vil, sammen med skjerpede krav til bruk av sikkerhetsutstyr, være gode tiltak mot konsekvenser av ulykker der ATV er involvert.

I og med at det ellers kan være vanskelig å finne gode tiltak mot konsekvensene av trafikkulykker der ATV er involvert, må man i større grad finne gode tiltak som reduserer frekvensen til, og sannsynligheten for, at slike ulykker skjer.

I de fleste tilfeller vil tiltak rettet mot MC også være effektive mot ATV-ulykker.

Yrkes-/fritidskjøring

Et av spørsmålene vi også stilte oss i starten av rapporten var at vi ønsket å finne ut om ATV-ulykkene var relatert til yrkes- eller fritidskjøring. Vi kan vel ikke si at vi har funnet noe sikkert svar siden det konkrete datamaterialet vi har er nokså begrenset i omfang på dette området. Men STRAKS-registeret, som er det som gir best opplysninger, viser at det skjer 4–5 ganger flere ulykker i forbindelse med fritidskjøring enn i yrkeskjøring. En annen indikator som peker i samme retning er tidspunktet for ATV-ulykkene. En stor andel skjer i forbindelse med helg og/eller på kveldstid, og selv om ferdselsformålet ikke er oppgitt tyder dette på at ulykkene skjer under fritidskjøring. Den høye andelen av alkoholrelaterte ulykker kan også være en indikator på mange ulykker er fritidsulykker da vi i Norge ikke har en kultur hvor vi drikker mens vi er på jobb.

Den svenske analysen av dødsulykker på veg viser samme bilde som våre tall når det gjelder fordeling av ulykkene på årstid og tid på døgnet. I Sverige var 41 av 42 dødsulykker på veg knyttet til fritidskjøring.

Veg/terreng

Det siste spørsmålet vi ønsket svar på var hvor stor andel av 0-visjonsulykker som skjedde på veg kontra i terrenget. Dessverre har vi ikke tallmateriale som er godt nok til å si noe sikkert om dette. For ulykker som har skjedd utenfor veg har vi brukt et mediesøk for få tall på ulykker og antall drepte, og vi er på ingen måte sikker på at vi har fanget opp alle dødsulykkene. Det har heller ikke vært mulig å fastsette skadegrad ut fra opplysningene som kom ut fra mediesøket, og det er bare skilt mellom drept og skadd. Det må også antas en betydelig underrapportering av personskade, også alvorlige, knyttet til ulykker utenfor veg.

I perioden 2007 til 2013 er det registrert 15 drepte på veg, mens mediesøket gir 13 drepte i terrenget. Ut fra disse tallene er det en rimelig antagelse at dødsulykkene er noenlunde jevnt fordelt mellom veg og terreng.

Når det gjelder antall alvorlig skadde har vi ikke et tallmateriale som gjør det mulig å si noe om fordelingen mellom veg og terreng.

Antall personskader totalt er i samme periode 145 personer på veg og 71 personer i terrenget. Her må en imidlertid anta en så stor underrapportering på personskader utenfor veg at det ikke er mulig å trekke noen sikker konklusjon ut fra disse tallene.



Figur 27: ATV i terrenget.

7. Vegene videre – forslag til tiltak

Vi har foreslått en del mulige tiltak under kapittel 5.1.2. Nedenfor har vi listet opp de tiltakene vi mener det er mest aktuelt eller realistisk å prioritere for gjennomføring:

- **Innføre krav til formell opplæring,**
både teoretisk og praktisk, for å kunne kjøre ATV. For å få til dette foreslår vi å innføre en egen førerkortklasse for ATV slik det er gjort for klasse S, beltemotorsykkel (snøscooter). Gjennom dette kan man øke kompetansen til trafikantene slik at de bedre kjenner til både de utfordrende kjøreegenskapene en ATV har, samt regelverket knyttet til bruk av dette kjøretøyet. Gjennom å innføre krav til formell opplæring har man også i større grad muligheten til å påvirke den uheldige trafiksikkerhetskulturen til mange av de som bruker ATV.
- **Innføre hjelmpåbud**
uavhengig av hva en ATV er registrert som. Dette vil kunne bidra til større sikkerhet ved velt, som er en ulykkestype som ofte går igjen både i Norge og Sverige. I og med at en ATV er et åpent kjøretøy vil fører og passasjer i mange tilfeller bli kastet av ved en velt slik at skadeomfanget blir mer alvorlig.
- **Endring av vilkår og rutiner for registrering av ATV.**
Som tidligere nevnt i UAG-rapportene blir det i Norge typegodkjent ATV-kjøretøyer for kjøring på veg i strid med det som er anbefalt fra produsent/forhandler. De største produsentene anbefaler at enkelte ATV'er ikke anvendes på veg. Med dette som bakgrunn foreslår vi at det blir tatt en gjennomgang av vilkår og rutiner for registrering av denne typen kjøretøy for bruk på veg.
- **Innføre krav om veltebøyle.**
En ATV har utfordrende kjøreegenskaper som gjør at sannsynligheten for en velt er større for denne typen kjøretøy enn for andre kjøretøyer. Dette vil, i kombinasjon med at en ATV også er et åpent kjøretøy der skadeomfanget ofte blir alvorlig, bidra til høy ulykkes- og skaderisiko. Svært mange av dødsulykkene skyldes nettopp at kjøretøyet har veltet. For å redusere konsekvensene av velteulykker med ATV foreslår vi å innføre krav om veltebøyle.
- **Bedre registrering av ulykker.**
Gjennom vårt analysearbeid har vi avdekket at vi i Norge ikke har nok kunnskap om ATV-ulykkene, og særlig de som skjer utenfor veg. Politiet skal i utgangspunktet utarbeide en rapport på alle dødsulykker, men disse rapportene er ikke lagret slik at det er enkelt å få ut statistikk på antall ulykker og skadeomfang. Det vil derfor kreve betydelige ressurser å framskaffe en god ulykkesstatistikk ut fra politiets databaser. For videre arbeid mot ulykker med ATV vil det være behov for å utvikle systemer hvor ATV-ulykkene registreres på en måte som gjør det mulig å ta ut statistikker og opplysninger i ettertid. Dette gjelder i hovedsak registreringer hos politi og helsevesen, men det er også potensiale for å forbedre hvordan ATV-ulykker

registreres i STRAKS-registeret.

- **Strategi mot ATV-ulykker.**

Statens vegvesen har tidligere utarbeidet en strategi mot MC-ulykker i samarbeid med eksterne interessenter, og i Sverige er det utarbeidet en tilsvarende strategi for økt sikkerhet på firehjulinger. Vi mener at det videre arbeidet mot alvorlige ulykker med ATV best kan gjennomføres ved å utarbeide en slik strategi også for ulykker med ATV i Norge.



Statens vegvesen
Region nord
Veg- og transportavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen