



Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken

Region midt 2014

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 418



Tittel

Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken

Undertittel

Region midt 2014

Forfatter

Merete Rørvik Godø

Avdeling

Veg- og transportavdelingen

Seksjon

Trafikksikkerhet, miljø og forvaltningsseksjonen

Prosjektnummer**Rapportnummer**

Nr. 418

Prosjektleder**Godkjent av**

Ragnar Masdal

Emneord

Trafikksikkerhet, ulykkesanalyse, Region midt, 2014

Sammendrag

Denne rapporten oppsummerer dødsulykkene i trafikken i Region midt for 2014. Rapporten sier blant annet noe om hvilke typer ulykker som skjedd, på hvilket vegnett og årsaker til ulykkene. Det er også beskrevet litt om gjennomførte tiltak i etterkant av ulykkene. Rapporten er basert på data fra UAG-rapportene som er utarbeidet for den enkelte ulykke. Det var tilsammen 22 ulykker i 2014 og 26 personer omkom i disse ulykkene.

Title

In-depth analysis of fatal road accidents

Subtitle

Central Region 2014

Author

Merete Rørvik Godø

Department

Roads and Transport Department

Section

Traffic Safety, Environment and Traffic Management

Project number**Report number**

No. 418

Project manager**Approved by**

Ragnar Masdal

Key words

Road safety, accident, analysis, Central Region, 2014

Summary

This report summarizes the fatalities in traffic in the Central region for 2014. The report discusses types of accidents, on the types of road network, and causes of accidents. It also describes some of the actions undertaken following the accidents. The basis for the report is data from UAG reports that have been prepared for each individual accident. There were 22 accidents in 2014 with 26 fatalities.

Forord

Det er ti år siden Statens vegvesen startet opp med systematisk analyse av alle dødsulykker. Grunnlaget for denne rapporten er de 22 rapportene fra dødsulykker som inntraff i Region midt i 2014.

Rapportene er utarbeidet ved at ulykkesdata er samlet inn av ulykkesundersøkere og ulykkesgrupper i hvert fylke. Analyse av de innsamlede dataene er gjennomført av Region midt sin ulykkesanalysegruppe som i 2014 har bestått av:

- Ragnar Masdal, leder UAG Region midt
- Birger Brekken, Tilsynsseksjonen Region midt
- Bjørn Wiik, Trafikant og kjøretøyavdelingen område Sør-Trøndelag
- Runar Inge Larsen, Trafikant og kjøretøyavdelingen område Møre og Romsdal
- Svein Ivar Lykke, Plan og trafikkseksjonen, Sør-Trøndelag
- Monica Brathaug, Trafikksikkerhet, miljø og forvaltningsseksjonen, Veg- og transportavdelingen
- Per Einar Uggen, Helse Midt-Norge RHF/St. Olavs Hospital HF

Hensikten med ulykkesanalysearbeidet er å få en dypere forståelse for skademekanismer og årsaksforhold som har bidratt i den enkelte ulykke. På bakgrunn av dette skal man så kunne komme fram til gode og målrettede tiltak og dermed forhindre nye ulykker. Det er viktig at lærdom fra rapportene brukes i trafikksikkerhetsarbeid både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Alle data fra ulykkesrapportene er lagt inn i en egen database. Dette gjør at materialet er søkbart og man har mulighet for utvidede analyser. Dataene i databasen er grunnlaget for denne rapporten.

Ålesund, september 2015

Merete Rørvik Godø

Sammendrag

Denne rapporten oppsummerer resultatene fra dybdeanalyse av dødsulykker i trafikken i 2014 i fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag – Region midt. I tillegg har rapporten med en del statistikk som viser utviklingen i antall dødsulykker de siste ti årene (2005–2014). Det er i denne tiårsperioden det har blitt gjennomført detaljert analyse av alle dødsulykker i hele Norge.

Totalt har det vært 22 dødsulykker i løpet av 2014 med tilsammen 26 omkomne. Dette er en nedgang fra 2013 da det var 28 dødsulykker med til sammen 31 drepte. 2013 var et spesielt år siden det var første gang det var en oppgang i antall drepte siden 2009.

Tabell I viser faktorer som har bidratt til at dødsulykkene inntraff, mens tabell II viser faktorer som har bidratt til at de fikk det skadeomfanget de fikk.

Tabell I Andel dødsulykker fra 2005–2014 hvor faktorene trafikant, veg, kjøretøy og ytre forhold har medvirket til ulykken

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Faktorer knyttet til trafikantene:										
-Manglende førerdyktighet	60 %	67 %	52 %	60 %	57 %	62 %	61 %	30 %	18 %	55%
-Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	45 %	44 %	36 %	48 %	36 %	25 %	46 %	21 %	32 %	9%
-Ruspåvirkning	12 %	3 %	24 %	26 %	12 %	34 %	17 %	30 %	25 %	27%
-Tretthet/avsovning	3 %	15 %	20 %	14 %	0 %	7 %	6 %	15 %	7 %	5%
-Sykdom	9 %	6 %	4 %	3 %	6 %	10 %	28 %	15 %	14 %	14%
-Mistanke om selvalgt ulykke	0 %	9 %	4 %	6 %	9 %	0 %	0 %	15 %	2 %	14%
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	15 %	32 %	36 %	20 %	27 %	41 %	33 %	30 %	28 %	14%
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	18 %	26 %	24 %	23 %	48 %	24 %	33 %	31 %	18 %	22%
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	15 %	6 %	16 %	9 %	9 %	14 %	22 %	23 %	14 %	5%

Tabell II Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfanget i dødsulykkene i perioden 2005–2014

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Omkomne i bil brukte ikke bilbelte (% av alle omkomne i bil)	58 %	22 %	46 %	53 %	36 %	63 %	35 %	33 %	28 %	27%
Omkomne på MC brukte ikke hjelm eller brukte den galt (% av alle omkomne på MC)	33 %	33 %	0 %	0 %	33 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0%
Omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte den galt	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0%

(% av alle omkomne på moped) 1)										
Omkomne syklisten brukte ikke hjelm (% av alle omkomne syklistere)	0 %	0 %	0 %	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100%
Høy fart medvirket til dødelig utgang (% av alle dødsulykker)	48 %	50 %	36 %	48 %	42 %	31 %	28 %	46 %	37 %	9%
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy (% av alle dødsulykker)										
- Kollisjon personbil og lastebil/buss/ vogntog	12 %	23 %	4 %	6 %	27 %	17 %	33 %	38 %	18 %	18%
- Kollisjon MC og lastebil/buss /vogntog/ personbil/varebil	6 %	6 %	8 %	3 %	6 %	10 %	5 %	0 %	0 %	9%
Passiv sikkerhet i involverte kjøretøy – herunder (% av alle dødsulykker)										
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy ²⁾	12 %	15 %	8 %	34 %	18 %	24 %	28 %	15 %	21 %	27%
- Dårlig karosserisikkerhet	12 %	15 %	20 %	17 %	30 %	34 %	39 %	38 %	18 %	9%
- Ikke kollisjonsputer i bilen	3 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %	7 %	0 %	5%
En eller flere faktorer knyttet til passiv sikkerhet (flere faktorer kan medvirke ved en ulykke)	30 %	41 %	28 %	60 %	48 %	72 %	83 %	61 %	39 %	36%
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder (% av dødsulykkene)										
-Farlig sideterreng	21 %	26 %	32 %	17 %	12 %	24 %	16 %	15 %	11 %	14%
-Dårlige eller unødige monterte rekkeverk	6 %	3 %	12 %	3 %	3 %	3 %	5 %	0 %	3 %	0%
- Ett eller flere forhold ved vegen og vegmiljøet (flere faktorer kan medvirke ved en ulykke)	39 %	32 %	44 %	20 %	15 %	31 %	11 %	23 %	25 %	14%

En tydelig endring i 2014 sammenlignet med tidligere år er at andelen ulykker der fart er en årsaks- eller omfangsfaktor er gått betydelig ned. Dette er for så vidt også sammenfallende med funn på nasjonalt nivå. Faktoren manglende førerdyktighet derimot har gått betydelig opp i forhold til de to foregående årene.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	2
Innledning	5
1.1. Bakgrunn og problemstilling	5
1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet.....	5
1.3 Om oppbygging av rapporten.....	6
1. Overordnet beskrivelse av ulykkesbildet	7
1.1 Ulykker totalt og utvikling siste ti år.....	7
1.2 Ulykketyper.....	9
2. Faktorer som har bidratt til ulykkene	13
2.1 Trafikant.....	13
2.2 Kjøretøy.....	16
2.3 Veg.....	17
3. Foreslåtte tiltak	20
4. Oppsummering	21

Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

I samsvar med Nullvisjonens fokus på de alvorligste ulykkene gjennomfører Statens vegvesen dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg i Norge. Dermed får man mer kunnskap om faktorer som har bidratt til at ulykkene kunne skje og man får mulighet til å iverksette tiltak for å forebygge tilsvarende ulykker og bringe trafikksikkerhetsarbeidet videre.

Mange tidligere analyser av dødsulykker er basert på data fra STRAKS ulykkesregister. Dette registeret inneholder data fra politiets "Anmeldelse av vegtrafikkulykke", som skrives kort tid etter en ulykke. Rapportene danner grunnlaget for den offisielle ulykkesstatistikken som utgis av Statistisk sentralbyrå (www.ssb.no). Man kan få mye informasjon ut av disse rapportene om hva som har skjedd, men får i mindre grad svar på hva som har vært bakenforliggende faktorer til at ulykkene inntraff.

Stortinget ba i 1997 Regjeringen om å sørge for at det ble etablert tverrfaglige ulykkesanalysegrupper til å granske alvorlige trafikkulykker i ulike deler av landet. Vegdirektoratet satte i gang et arbeid med å planlegge slike grupper. Det ble utarbeidet retningslinjer for arbeidet i slike ulykkesanalysegrupper i 1999 og disse ble godkjent av Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet. I 2000 ble det forsøksvis gjennomført analyser av alvorlige vegtrafikkulykker i 10 fylker. Arbeidet ble evaluert av SINTEF, og med mindre justeringer anbefalt innført i hele landet.

I 2003 ble det i ledermøte i Statens vegvesen vedtatt å opprette en ulykkesanalysegruppe for hver region med datainnsamlingsgrupper på distrikts/fylkesnivå. Disse skulle analysere alle dødsulykker. Detaljerte retningslinjer ble utarbeidet i 2004, og arbeidet i regionale ulykkesanalysegrupper ble startet på regulær basis i alle regioner 1. januar 2005.

1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet

Mandatet til de regionale ulykkesanalysegruppene er å analysere alle vegtrafikkulykker med tap av menneskeliv. Analysenes mål er å vise kompleksiteten i alle de forhold som medvirker til alvorlige ulykker og konsekvensene av dem. Rapportene foreslår tiltak på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå for å forhindre at lignende ulykker skjer igjen. Arbeidet er organisert med en regional styringsgruppe, en regional ulykkesanalysegruppe (UAG), ulykkesgrupper (UG) på fylkesnivå, og fylkesvise beredskapsgrupper med ulykkesundersøkere (UU).

Styringsgruppen utgjør den overordnede ledelsen av analysearbeidet i regionen, med ansvar for opprettelse av UAG på regionnivå og UG på fylkesnivå.

Ulykkesgrupper (UG) er opprettet i hvert fylke, og dekker kompetanse om veg, kjøretøy og trafikanter. Personene som er i beredskap på UU rykker ut til varslede dødsulykker, samler inn data og fyller ut «Melding om dødsulykke». Meldingen sendes til regionledelse, fylkesenheter, Vegdirektoratet, Statens havarikommisjon for transport, UAG-legen og i visse tilfeller utpekte forskingsmiljøer/prosjekt. Deretter starter UG ytterligere innhenting og bearbeiding av data. Normalt befarer gruppen ulykkesstedet snarest mulig etter ulykken, gjerne sammen med politiet eller andre som kan bidra med faglig ekspertise. UGs arbeid avsluttes med at det skrives en foreløpig ulykkesrapport som oversendes UAG.

Regionale ulykkesanalysegrupper (UAG) har bred kompetanse innen ulike fagområder som er relevant i forhold til gransking av ulykker. Hovedoppgavene er å:

- Analysere og komplettere datamaterialet ut fra et helhetlig perspektiv, og ferdigstille ulykkesrapportene
- Sammenfatte ulykkene og systematisere fellestrekk ved ulykkene i ulike rapporter mm.
- Foreslå trafikksikkerhetstiltak basert på funn i analysene.
- Legge inn datamaterialet i en nasjonal database for dødsulykker (UAG-databasen)

UAG-databasen er en landsdekkende database for lagring, systematisering og analyse av datamaterialet fra ulykkesanalysearbeidet, og ble opprettet i 2009. Systemet fungerer også, i begrenset grad, som saksbehandlingsverktøy i ulykkesanalysearbeidet. Alle dødsulykker fra og med 2005 er blitt gjennomgått på nytt i forbindelse med opprettelsen av UAG-databasen. Med utgangspunkt i databasen utarbeider Vegdirektoratet en nasjonal årsrapport. Databasen har også vært et viktig verktøy for utarbeidelsen av denne regionale årsrapporten.

1.3 Om oppbygging av rapporten

Denne rapporten har først en generell del som sier noen om den overordnede utviklingen i antall og typer ulykker i perioden 2005–2014, altså de siste ti år.

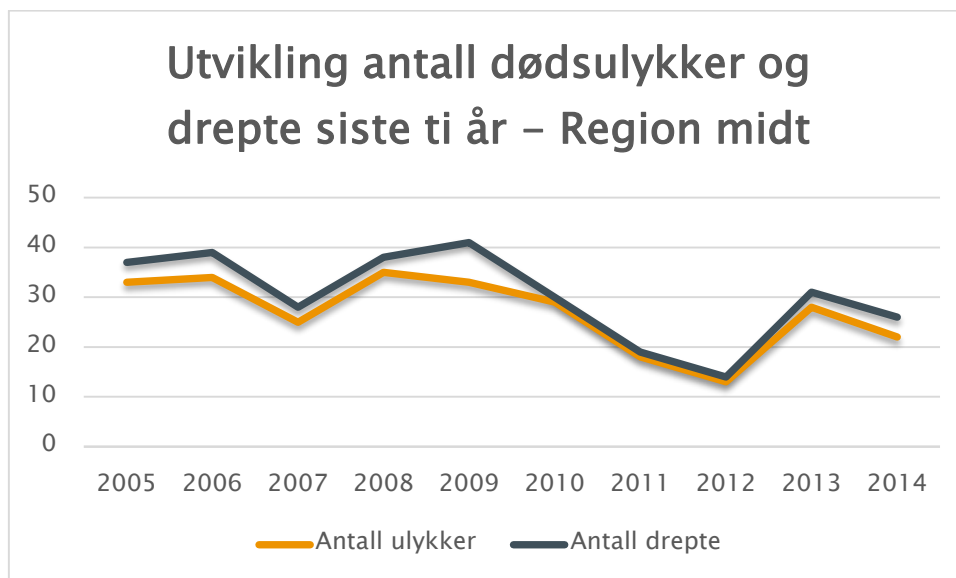
Den videre analysen er tredelt mellom områdene trafikant, kjøretøy og veg og innenfor disse tre områdene presenteres det en rekke tall og sammenhenger som kan være med å belyse årsakene til at ulykker inntreffer og dermed være grunnlag for gjennomføring av tiltak.

Mot slutten av rapporten presenteres tiltak som har blitt foreslått av UAG i løpet av 2014 og status for gjennomføring av disse.

I den enkelte UAG-rapport er medvirkende faktorer delt inn i «Faktorer som har medvirket til at ulykken skjedde» og «Faktorer som har medvirket til skadeomfanget». Det er ikke skilt mellom disse to typene faktorer i kapitlene om veg, kjøretøy og trafikant i denne rapporten. Årsaken til dette er at tiltakene ofte er de samme uavhengig av om f. eks høy fart har bidratt til at ulykken skjedde eller at den fikk det omfanget den fikk.

1. Overordnet beskrivelse av ulykkesbildet

1.1 Ulykker totalt og utvikling siste ti år



Figur 1 – Utvikling i dødsulykker i regionen siste 10 år

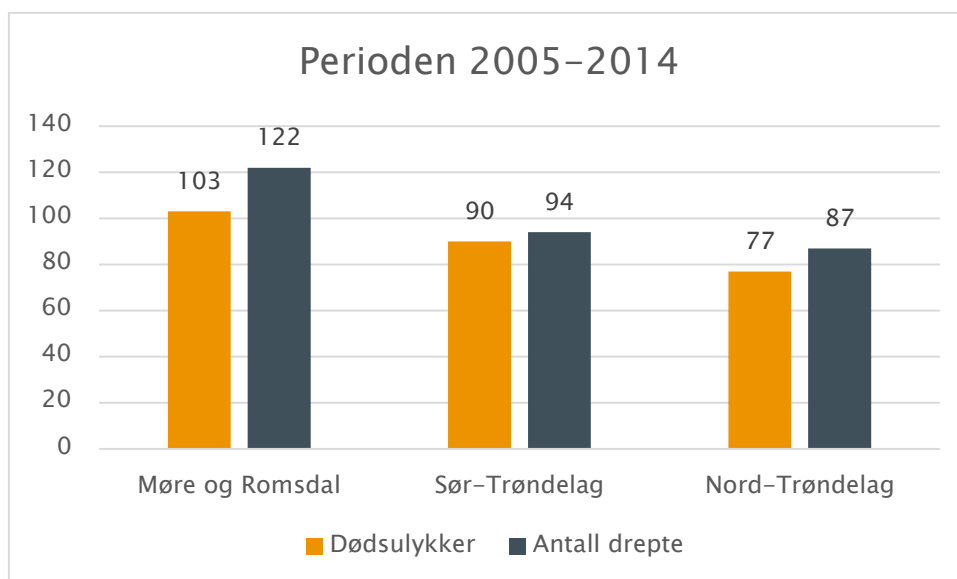
Kurvene for totalt antall dødsulykker og antall drepte personer i ulykker følger hverandre ganske jevnt de siste ti årene selv om det er litt variasjon fra år til år når det gjelder antall ulykker som har krevd mer enn et menneskeliv. Fra 2009 til 2012 var det en kontinuerlig nedgang, og 2014 viser en ny nedgang etter økningen man så i 2013. Det er ikke avdekket noen entydige årsaker til den oppgangen man så i 2013, men det som er klart er at denne oppgangen ble sett i hele Norge og også i mange andre land i Europa.

I følge SSB var det en nedgang i totalt antall kjørte kilometer i Norge fra 2013 til 2014. Nedgangen var på 0,3 %. Hvis vi antar at denne nedgangen også gjelder for Møre og Romsdal er nedgangen såpass liten at den uansett ikke er forklaringen på nedgangen i antall drepte.

Som tallene i tabell 1 viser skjedde det totalt 22 dødsulykker i 2014 med til sammen 26 døde. Fylkesvis fordeler tallene seg slik:

Tabell 1: antall ulykker og drepte i 2014 fordelt på fylker

Fylke	Antall ulykker	Antall drepte
Møre og Romsdal	7	7
Sør-Trøndelag	9	9
Nord-Trøndelag	6	10
Totalt	22	26



Figur 2 – Dødsulykker og drepte i Region midt 2005–2014 fordelt på fylker

Figur 2 viser en annen fordeling mellom fylkene totalt for de siste ti år enn det som var tilfellet for enkeltåret 2014. I juli 2014 var det en bussulykke i Nord-Trøndelag med fire omkomne og dette gir stort utslag på statistikken for fylket. For tiårsperioden er det Møre og Romsdal som med god margin har hatt både flest dødsulykker og flest trafikkdrepte. Hvis vi ser dette i sammenheng med tabell 2 som viser det totale vegnettet i hvert enkelt fylke, så er det også Møre og Romsdal som har det lengste vegnettet.

Tabell 2 Antall meter veg i regionen fordelt på vegklasse og fylke

	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg*	Totalt
Møre og Romsdal	550 km	3079 km	2888 km	6517 km
Sør-Trøndelag	387 km	2954 km	1935 km	5366 km
Nord-Trøndelag	352 km	3004 km	1975 km	5331 km
Totalt	1289 km	9037 km	6798 km	17 124 km

*Tall fra 2013

Det er vanskelig å finne eksakte tall for trafikkarbeidet i Region midt. På SSB sine side står følgende om trafikkarbeid:

Fordelingen av kjørelengder på eiernes bostedsfylker og bostedskommuner følger langt på vei innbyggertallet i fylkene og kommunene, med noen variasjoner i gjennomsnittlige kjørelengder og gjennomsnittlig antall biler per innbygger mellom ulike deler av landet.

Innbyggertallet i de tre fylkene er som følger:

Møre og Romsdal – **263 719, 37%**

Sør-Trøndelag – **310 047, 44%**

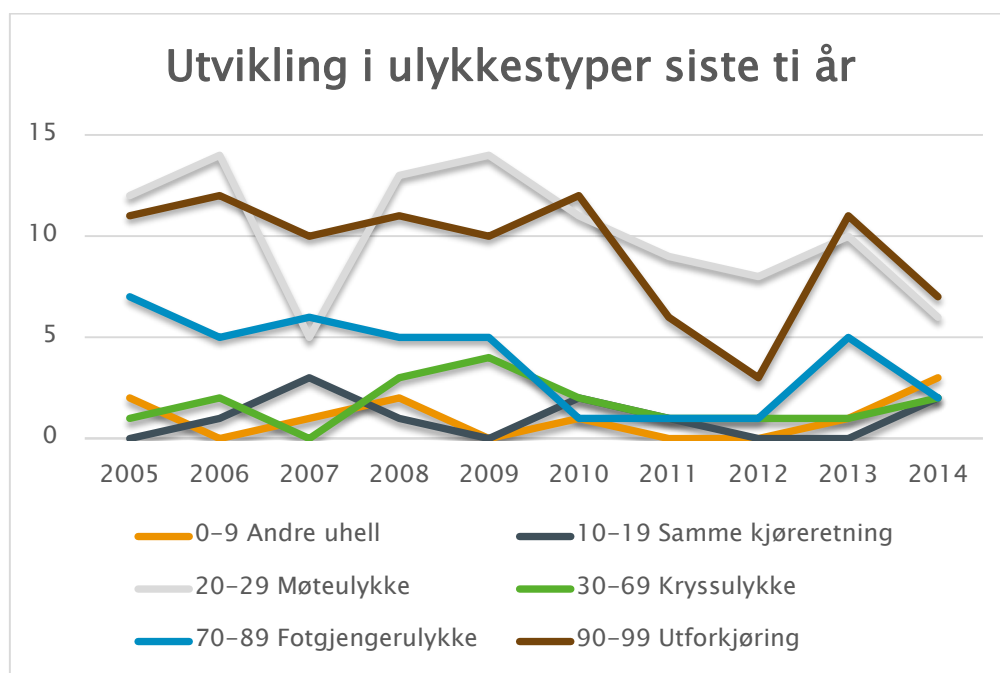
Nord-Trøndelag – **135 738, 19%**

Med utgangspunkt i sitatet fra SSBs sider, samt de angitte folketallene kan vi anta at trafikkarbeidet i Nord-Trøndelag er omtrent halvparten så stort som trafikkarbeidet til de andre to fylkene. Det kan dermed se ut som Sør-Trøndelag relativt sett har laveste andel dødsulykker i forhold til kjørte kilometer, mens Nord-Trøndelag i andre enden har høyest.

Inndelingen i ulykkestyper som brukes av UAG er den samme som også brukes i STRAKS-registret og av Statistisk sentralbyrå. Figur 3 viser hvordan tallene for de seks ulike ulykkestypene har endret seg i regionen de siste ti årene.

1.2 Ulykkestyper

Figur 3 viser utviklingen i antall ulykker per ulykkestype de siste ti årene.



Figur 3 Ulykkestyper i regionen siste 10 år

Tallene som er angitt foran den enkelte ulykkestype er de samme ulykkeskodene som også brukes i Statens vegvesen sitt system for registrering av ulykker (STRAKS) samt av Statistisk sentralbyrå (SSB). Totalt sett har det vært 270 dødsulykker i Region midt de siste ti årene, og til sammen 303 mennesker har omkommet i disse ulykkene.

Over tiårsperioden er det møteulykker som utgjør den største gruppen, men de siste to årene har antallet utforkjøringsulykker bidratt til litt flere drepte enn det møteulykkene har.

Kategorien «Andre uhell» har flere ulykker i 2014 enn tidligere de siste ti årene (totalt tre hendelser). To av de tre ulykkene er hendelser der usikret eller feil sikret last har vært en viktig medvirkende faktor til ulykken. I det ene tilfellet var lasten sentral for at ulykken skjedde, mens i den andre ulykken var den sentral for utfallet av ulykken.

Tabell 3: Fylkesvis fordelingen mellom de ulike ulykkestypene

Ulykkestyper	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag
Andre uhell 0-9		2	1
Samme kjøretning 10-19		2	
Møteulykke 20-29	1	2	3
Kryssulykke 30-69		1	1
Fotgjengerulykke 70-89	2		
Utforkjøring 90-99	4	2	1

Som tabell 3 viser har det vært flest utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker i Møre og Romsdal, mens det har vært flest møteulykker i Nord-Trøndelag. Sør-Trøndelag utmerker seg med å være eneste fylke med ulykker i samme kjøretning som har ført til dødsfall. En av disse var en syklist som syklet inn i et tungt kjøretøy bakfra. I Nord-Trøndelag var den ene utforkjøringsulykka en bussulykke der til sammen fire personer ble drept.

Når det gjelder trafikkmengde der ulykkene har skjedd fordeler det seg slik det er vist i tabell 4. Som tabellen viser har det skjedd ulykker på alle typer vegger, både høytrafikkerte vegger, vegger med moderat trafikk og vegger med svært lite trafikk.

Tabell 4 - Årsdøgntrafikk (ÅDT) på de stedene ulykkene har inntruffet

ÅDT	<500	500-1500	1501-2500	2501-5000	>5000
Andre uhell 0-9	1		2		
Samme kjøretning 10-19		2			
Møteulykke 20-29		1		2	3
Kryssulykke 30-69				1	1
Fotgjengerulykke 70-89	1				1
Utforkjøring 90-99	2	1	3	1	
Antall	2	4	5	4	5

Som ventet viser tabellen over at de fleste møteulykkene har skjedd på relativt trafikkerte strekninger. Det som blir en møteulykke på en høyt trafikkert strekning, kan i en del tilfeller heller ende som en utforkjøring på motsatt side av vegen på en strekning med mindre trafikk.

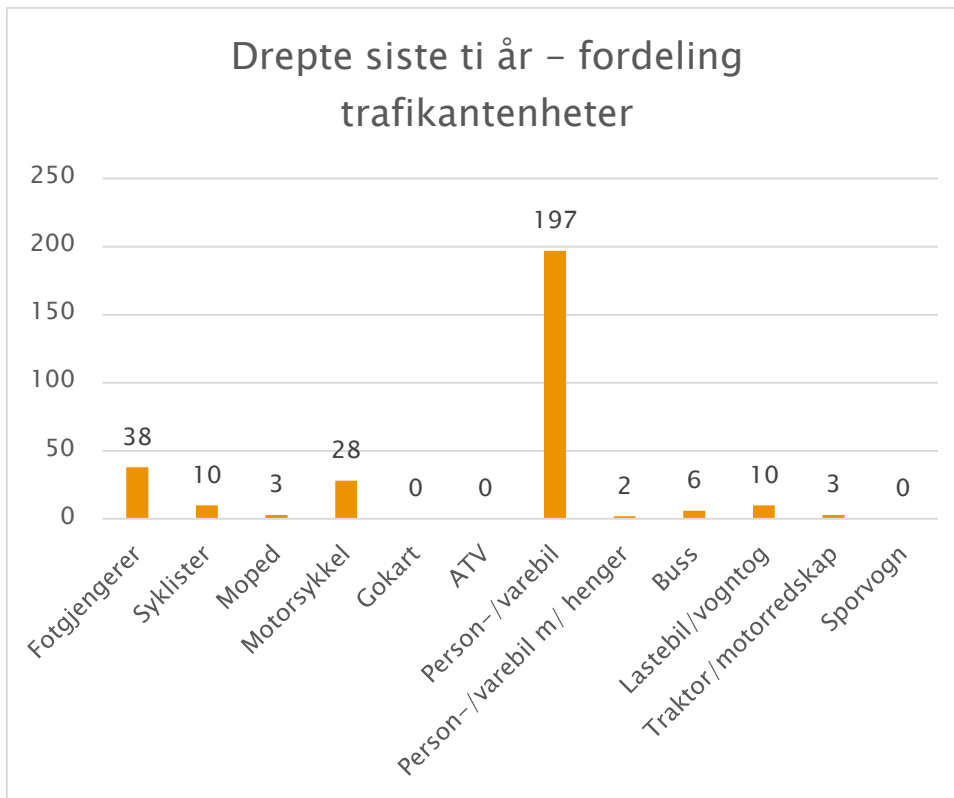
ÅDT sier ikke noe om hvorvidt trafikken er spredd utover dagen eller mer konsentrert i perioder. Hvis den er konsentrert i perioder kan man ha høy trafikk f. eks morgen og kveld og dermed mange av de samme problemene som høy trafikk medfører i disse tidsrommene. Det samme gjelder hvis trafikken er ulikt spredd utover året, f eks med mye høyere trafikk sommerstid.

Tabell 5 Drepte i 2014 fordelt på trafikantgrupper per fylke

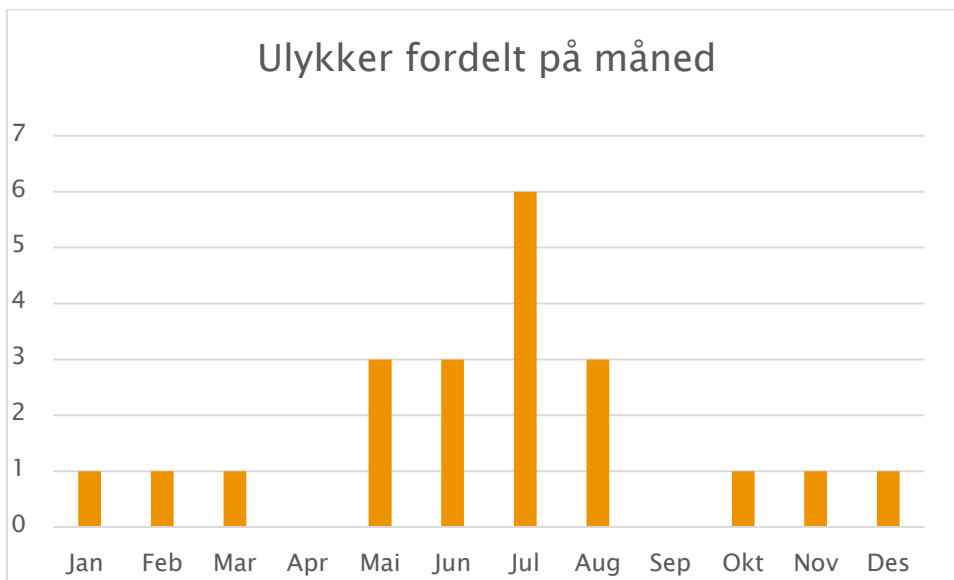
Trafikantgrupper	Region midt			Totalt
	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	
Bilfører	3	2	4	9
Bilpassasjer (også buss)	0	2	6	8
Fører motorsykkel	1	3		4
Fører moped	1	0	0	1
Fotgjenger	2	0	0	2
Person sykkel	0	1	0	1
Andre (traktor, gokart ATV)	0	1	0	1
Totalt	7	9	10	26

Tabell 5 viser et forholdsvis høyt antall drepte motorsyklister i 2014. I perioden 2011–2013 var det i snitt en som omkom på motorsykkel i regionen hvert år, mens det i 2014 var hele fire personer som omkom i motorsykkelykker. To av ulykkene var utforkjøringer, en skjedde i forbindelse med forbikjøring og den fjerde var en møteulykke som skjedde etter motorsykkelen hadde veltet og sklidd over i motgående kjørefelt. Det er som oftest flere bilførere enn bilpassasjerer som blir drept, men i år er dette annerledes for Nord-Trøndelags del og det skyldes bussulykka i juli der fire passasjerer omkom. Hvis vi ser på totaltallene i figur 4 på neste side ser vi at det totalt sett er 6 personer som har blitt drept i buss siste ti år i Region midt, og de fire i 2014 utgjør dermed 2/3 av totalen.

Figur 4 viser fordelingen mellom ulike trafikkenheter som har vært involvert i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2014. Som forventet er det personbiler som utgjør den største kategorien med god margin. På andreplass med 38 enheter finner vi fotgjengere og på tredjeplass motorsykler. Hvis man tar i betraktning hvor få motorsykler det er i trafikken sammenlignet med personbiler og fotgjengere, så er motorsyklistene betydelig overrepresentert i dødsulykker siste ti år. Figuren viser videre at det er like mange syklistere som person i lastebil/vogntog som har omkommet i regionen i tiårsperioden.



Figur 4 Ulike trafikantenheter involvert – siste ti år



Figur 5 Ulykker fordelt på måned

De fleste av ulykkene i 2014 skjedde på sommeren. Kun 27% av ulykkene har skjedd utenom perioden mai–august. En fordeling av ulykkene på ukedag viser følgende:

Dag	man	tirs	ons	tors	fre	lør	søn
Antall	1	1	5	6	1	4	4

Ulykkene har som tabellen viser i all hovedsak skjedd midt i uka eller i helgen. 19 av 22 ulykker har skjedd på onsdag, torsdag, lørdag eller søndag.

2. Faktorer som har bidratt til ulykkene

For at en ulykke skal kunne inntreffe er det som oftest flere faktorer som bidrar sammen til at det kan skje. Noen av årsakene eller faktorene kan være bakenforliggende og andre mer direkte knyttet til ulykken.

Jo flere risikofaktorer som opptrer samtidig, jo større er sannsynligheten for en ulykke. Hvilke risikofaktorer som opptrer samtidig, kan være tilfeldig eller ha sammenheng med dårlig vegutforming eller vegforhold, dårlig forfatning på kjøretøy og også med trafikantenes atferd. Ved å kjenne til risikofaktorer og hvordan de virker samme kan vi bedre forebygge nye ulykker.

I dette kapitlet er diskusjon av ulike risikofaktorer og deres bidrag til ulykker i 2014 delt i tre – trafikant, veg og kjøretøy. En annen måte å dele disse opp på, er mellom faktorer som har bidratt til at ulykkene først inntraff og faktorer som har bidratt til at de fikk det alvorlige utfallet de fikk (årsak og omfang). Denne siste inndelingen er det ikke fokusert så mye på fra kap 2.1 og utover fordi tiltakene ofte vil være de samme uavhengig av hvilken av de to kategoriene faktorene grupperes i. Oppsummering av medvirkende faktorer for ulykkene de siste ti år er vist i sammendraget i starten av rapporten.

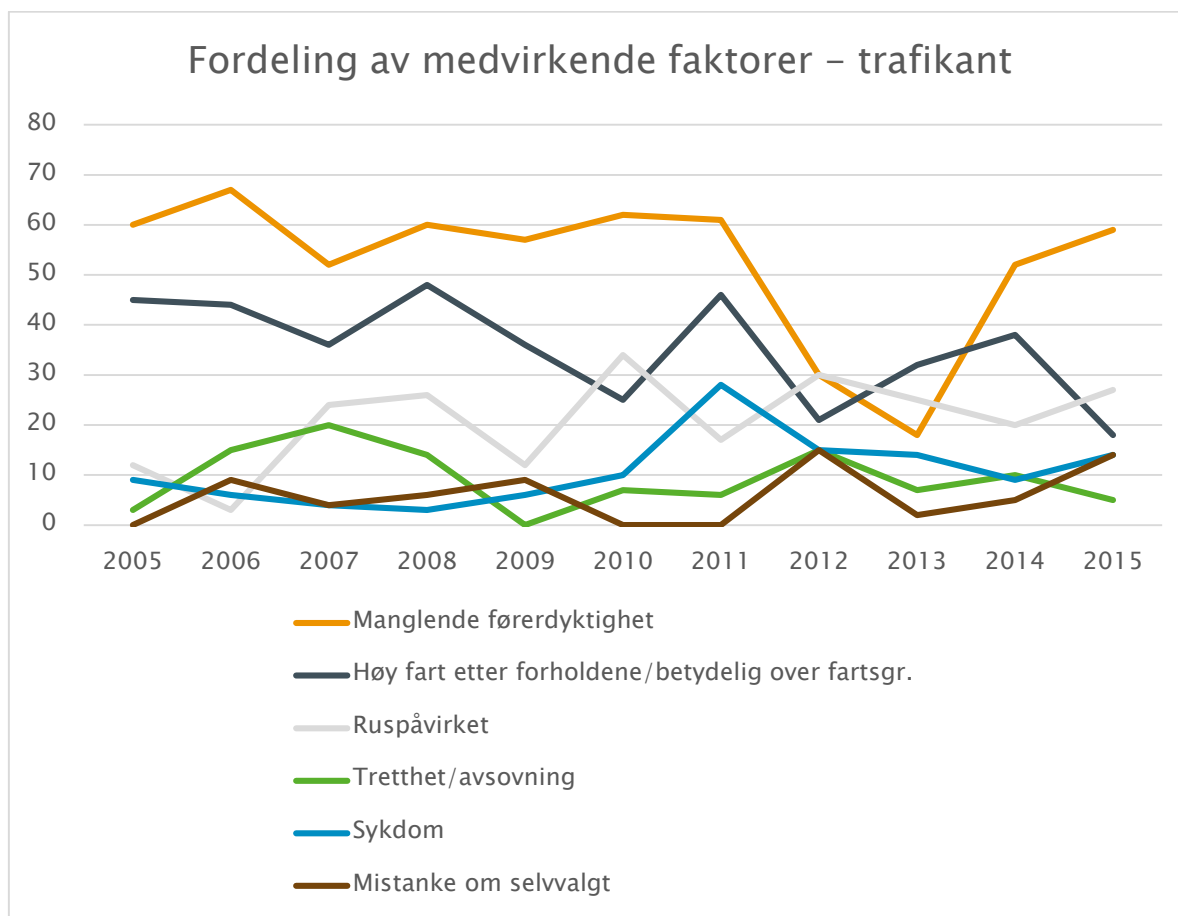
2.1 Trafikant

Figur 6 viser hvordan ulike faktorer knyttet til trafikanter har bidratt til at de 22 ulykkene i 2014 inntraff. Y-aksen angir % av totalantallet ulykker i 2014 der de angitte medvirkende faktorene spilte en rolle. Den faktoren som går igjen i flest av ulykkene er manglende førerdyktighet. Dette var en medvirkende faktor i 59 prosent av ulykkene. Av de 13 ulykkene hvor manglende førerdyktighet er tatt med som faktor er det tre ulykker hvor man har vurdert at det har hatt avgjørende innvirkning på at ulykken inntraff. I de øvrige ulykkene har det vært en medvirkende faktor sammen med andre faktorer f. eks høy fart, rus osv.

Det er ganske små tall når det gjelder antall ulykker for kun en region, og derfor er det litt vanskelig å se noe tydelig utvikling for de ulike trafikantfaktorene. Det ser uansett ut som den innbyrdes fordelingen mellom de ulike faktorene holder seg ganske likt, med manglende førerdyktighet øverst i ni av de til siste årene og høy fart som nummer to i sju av årene for samme periode.

Den brune linjen som beskriver utviklingen i antall ulykker der det er mistanke om at de kan være selvalgt, omhandler bare de tilfellene der denne mistanken ikke er helt bekreftet. De

ulykkene som er bekreftet som selvvalgte ulykker og tatt ut av statistikken kommer dermed i tillegg til de som er vist i figur 4.



Figur 6 Utvikling i medvirkende faktorer relatert til trafikant de siste ti år

Når det gjelder ulykker der ruspåvirkning og sykdom har vært medvirkende faktorer ser det ut til at begge disse har hatt en svak økning i løpet av tiårsperioden selv om variasjonene er store fra år til år.

Tretthet/avsovning ser imidlertid ut til å ha gått noe ned. Dette er et område det har vært mye fokus på blant annet ifm kampanjer. Økt bruk av forsterket midt- og sideoppmerking som gir lyd og vibrasjoner er virkemidler som kan ha hatt påvirkning når det gjelder å forhindre ulykker på grunn av tretthet/avsovning.

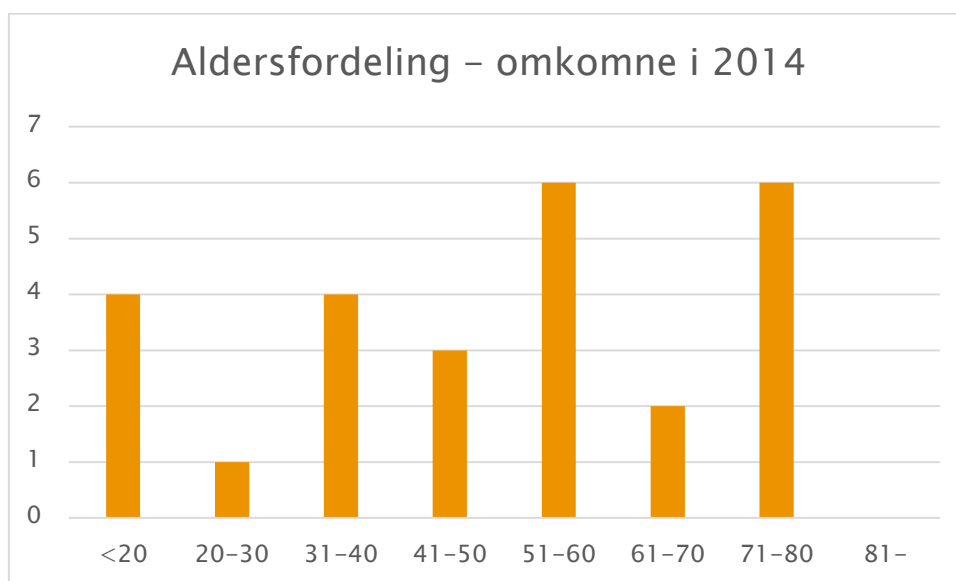
Det som skiller seg mest ut for 2014 er faktoren høy fart. Andelen ulykker der høy fart har vært en medvirkende faktor er lavere enn den har vært noen gang de siste ti årene.

Tabell 6 Medvirkende faktorer relatert til trafikant kombinert med ulykkestype i 2014

	Andre Uhell	Samme kjøreretn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjør.
Manglende førerdyktighet	2	4	1	2	2	2
Høy fart	1		1			1
Ruspåvirkning	1		2			1
Tretthet						4
Sykdom			3			1
Mistanke om selvalgt			2			1

Tabell 6 viser hvordan de ulike trafikantrelaterte medvirkende faktorene fordeler seg på de ulike ulykkestypene. Møteulykker og utforkjøringsulykker er de to største ulykkesgruppene, og det er også for de ulykkene det er angitt flest medvirkende faktorer relatert til trafikant. I kategorien manglende førerdyktighet ligger flere underkategorier (manglende teknisk kjøretøybehandling, manglende informasjonsinnhenting, feil beslutning/avgjørelse og manglende førerrett).

Figur 7 viser aldersfordelingen på de som ble drept i trafikken i regionen i 2014.



Figur 7 – aldersfordeling for omkomne i Region midt i 2014.

Det var fire personer under 20 år som omkom i regionen i 2014, og den yngste av disse var 14 år og passasjer i forsetet på en personbil. Tidligere har det vært en noe større andel yngre mennesker som har omkommet i forhold til antallet i de andre alderskategoriene, men dette er en utvikling som kan være i ferd med å snu litt. Vi ser en tilsvarende økning i andelen eldre som omkommer på landsbasis også. Dette er en gruppe som transporterer seg mer, og er mer ute i trafikken enn tidligere blant annet på grunn av bedre økonomi og bedre helse. Det er også flere i denne aldersgruppen som har førerkort enn det har vært tidligere.

Tabell 7 – antall drepte under 25 år i perioden 2005–2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Antall	6	8	3	11	9	4	5	3	3	5
% av total	16%	20%	11%	29%	22%	13%	26%	21%	21%	19%

Selv om det er ganske høye tall i de eldste alderskategoriene viser tabell 7 at omkomne under 25 år (i prosent av totalen) ligger på omtrent nivå som de to foregående årene.

Tabell 8 – andel av omkomne som ikke har brukt påbudt sikkerhetsutstyr

	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Ikke bilbelte	Drepte	Ikke hjelm	Drepte	Ikke hjelm	Drepte	Ikke hjelm
Antall	17	5	4	0	1	0	1	1
Andel i %		27%		0%		0%		100%

Tabell 8 som viser sammenheng mellom bruk av sikkerhetsutstyr og omkomne operere med små tall. Det mest tydelige signalet i denne tabellen er at en stor andel av de som omkom i region midt i 2014 ikke brukte bilbelte. Totalt var 27% av de som ble drept i et kjøretøy uten bilbelte, mens statistikken for bilbeltebruk totalt sett viser at kun 2% kjører uten bilbelte.

2.2 Kjøretøy

Tabell 9 gir en oversikt over kombinasjonen av ulike typer feil på biler og ulykkestyper. Som tabellen viser har er det vært sju ulykker der feil på bilen er vurdert som en medvirkende faktor av UAG.

Tabell 9 Hvilke typer feil med kjøretøy som har medvirket til de ulike ulykkestypene

	Andre Uhell	Samme kjørerefn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjør.
Bremser				1		
Styring	1					
Hjul/dekk			1			1
Sikring av last	1					1
Annet	1					

Hjul/dekk er vurdert som en faktor som har bidratt til at to av ulykkene inntraff. For den ene ulykken er dekkene vurdert til å være en betydelig medvirkende faktor.

Forhold knyttet til bremses er også vurdert som en betydelig medvirkende faktor i en ulykke.

Sikkerhetsutstyr

En gjennomgang av kjøretøyene som har vært innblandet i dødsulykker i Region midt i 2014, viser at en av personene som omkom satt i et personbil uten kollisjonsputer. I tillegg satt to personer i personbiler der kollisjonsputene ikke løste seg ut. Det har også vært en dødsulykke med buss der passasjerer omkom samt en ulykke der fører av tungt kjøretøy omkom. Både bussen og det tunge kjøretøyet var uten installerte kollisjonsputer.

Tabell 10 Alder på kjøretøy kontra skadegrad

Trafikkenhetens årsmo- del	Ant drept	Ant hardt skadd	Ant lettere skadd	Ant uskadd
94-97	5	1	2	1
98-01	1	0	0	1
03-04	3	1	1	1
05-	3	2	0	4

Det er vanskelig å dra noen entydige konklusjoner utfra tabell 10 som viser årsmo-
del for involverte biler, men hvis man ser det opp mot alder på bilpark i Norge i tabell 11 og antar at dette også er representativt for Region midt ser man at nesten 60% av kjøretøyene er fra 2005 eller nyere, mens såpass nye kjøretøy har vært involvert i færre enn 60% av dødsulykkene. 14% av kjøretøyene i Norge i 2014 var mellom 16 og 20 år gamle.

Tabell 11 Alder på bilpark i Norge

Alder bil	Under 4 år	4-7 år	8-11 år	12-15 år	16-20 år	Eldre	Totalt
Antall	451 280	541 098	559 430	425 574	357 435	203 416	2 538 233
Andel i %	18%	21%	22%	17%	14%	8%	100%
Snittalder biler i Norge : 10,5 år							
Snittalder bilene i ulykker i 2014 i region midt: 10.8 år							

2.3 Veg

Det har ikke vært dødsulykker på privat veg i 2014, men ellers er de øvrige vegklassene representert i statistikken. Fordeling på ulykkestype og fylke er vist i tabellene 12a og 12b.

Tabell 12a Dødsulykker i 2014 fordelt på vegklasse

Ulykkestype	Riksveg	Fylkesveg	Komm. veg	Privat veg	Totalt
Samme kjøretning	0	2	0	0	2
Møteulykker	4	2	0	0	6
Kryssulykker	1	1	0	0	2
Fotgjengerulykker	0	1	1	0	2
Utforkjøringsulykker	3	4	0	0	7
Andre ulykker	0	2	1	0	3
Totalt	8	12	2	0	22

Tabell 12b Dødsulykker i 2014 fordelt på vegklasse og fylke

Fylke	Riksveg	Fylkesveg	Komm. veg	Privat veg	Totalt
Møre og Romsdal	2	4	1	0	7
Sør-Trøndelag	3	5	1	0	9
Nord-Trøndelag	3	3	0	0	6
Totalt	8	12	2	0	22

Som tabell viser har de fleste ulykkene skjedd på fylkesveg og hvis man tar trafikkarbeidet i betraktning er de ikke veldig ulikt fordelt i mellom de tre fylkene. (Trafikkarbeidet er beskrevet i kapittel 1.1.)

I tabell 13 er det vist en oversikt over forhold ved veg eller vegmiljø som har bidratt til ulykker koblet mot ulykkestype.

Tabell 13 Oversikt over ulike forhold ved veg/vegmiljø som har bidratt til ulykkene

	Andre Uhell	Samme kjøretn	Møte-ulykke	Kryss-ulykke	Fotgjeng.-ulykke	Utforkjøring
Sikthindring	1					
Spor			1			
Mangelfull/feil skilting/oppmerking						1
Påkjøringsfarlig sideterreng-fjell						4
Påkjøringsfarlig sideterreng - skog						2
Påkjøringsfarlige objekter i sikkerhetssonen						2
Feil ved rekkverk						1

Tabell 13 viser at det er først og fremst på utforkjøringsulykker at vegen eller vegmiljøet er vurdert til å ha hatt innvirkning på at ulykken inntraff eller at omfanget ble som det ble.

Tabell 14 Føreforhold og ulykkestype

Føreforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet
Tørr, bar veg	6	5	2	1	2	3
Snø- /isbelagt	0	0	0	1	0	0
Delvis snø- /isbelagt	1	1	0	0	0	0

I følge tabell 14 har de fleste av ulykkene skjedd på sommerføre. Det er imidlertid en større andel av året det er bare veier enn snødekte samt at det er større trafikk på sommerstid. Det er ikke gjort beregninger for å vurdere om sannsynligheten for ulykke på sommerstid er høyere enn på vinterføre. Tabellen over gir ikke grunnlag for å trekke noen tydelig konklusjon omkring dette.

Tabell 15 Lysforhold på ulykkesstedet

Lysforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet
Dagslys	4	6	2	2	1	2
Tussmørke (skumring)	1	0	0	0	0	0
Mørkt u/ belysning	2	0	0	0	1	1

Som tabell 15 viser har det skjedd flere ulykker i dagslys enn skumring eller mørke. Dette stemmer også overens med det faktum at for store deler av året avvikes det meste av trafikken i dagslys.

Tabell 16 Sikt og nedbør

Værforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet
God sikt, opphold	6	6	2	1	2	3
God sikt, nedbør	1	0	0	0	0	0
Dårlig sikt nedbør	0	0	0	1	0	0

Det er en ulykke i 2014 der UAG har vurdert at værrelatert sikt spilte en rolle, men da var det snakk om blanding pga lav, sterk sol så dette kommer ikke fram i tabell 16 som omhandler sikt og nedbør.

Tabell 17 Fartsgrense

Fartsgrense	Ulykker	Drepte
80	17	21
70	2	2
60		
50	1	1
<50	2	2
Totalt	22	26

Tabell 17 viser at dødsulykkene i all hovedsak skjedde på veger med fartsgrense 80 km/t. For fartsgrensene 70. 60 og 50 km/t er det ganske lik fordeling, mens det bare er en av ulykkene som skjedde på strekning med lavere hastighet enn 50 km/t.

Tabell 18 Dekkekkvalitet

Dekkekkvalitet	Ulykker	Drepte
Spor	3	3
Setning	0	0
Hull	0	0
Krakelering	1	1
Godt dekke	18	22

Når det gjelder dekkekkvalitet og vurdering av hvilken innvirkning den har hatt på ulykker viser tabell 18 at dekkekkvaliteten var god der 18 av de 22 ulykkene inntraff. For tre av ulykkene var det sporete bane og for en av disse tre er det vurdert at sporete bane har hatt litt medvirkning til at ulykken inntraff.

3. Foreslåtte tiltak

I løpet av 2014 ble det i regi av Vegdirektoratet utarbeidet to nye delprosesser i etatens kvalitetssystem som heter «Følge opp foreslåtte nasjonale UAG-tiltak» og «Følge opp foreslåtte lokale og regionale UAG-tiltak». I prosessene defineres det en funksjon som kalles «Regional kontaktperson for TS-tiltak». Denne personene skal rapportere nasjonale tiltak som er foreslått av det regionale UAG til VD løpende, og på dette punktet er regionene bedt om å begynne og følge prosessen allerede selv om den ikke er formelt godkjent og lagt ut i systemet ennå. Regional kontaktperson for TS-tiltak har også en sentral rolle i den regionale prosessen. Det skal lages et regionalt oppfølgingssystem for foreslåtte tiltak, og kontaktpersonen skal følge opp aktuelle enheter i regionen angående foreslåtte tiltak. Denne infoen skal brukes til å holde det regionale oppfølgingssystemet oppdatert. Det antas at

dette systemet vil være fullt oppe og gå i løpet av 2015, og at det vil være et viktig grunnlag for å beskrive tiltak i årsrapporten for 2015.

Hovedhensikten med å granske ulykker er forstå hvorfor de har skjedd og hvorfor konsekvensene ble som de ble slik at man kan komme opp med gode tiltak som kan gjennomføres og dermed forhindre at lignende ulykker skjer igjen.

UAG har foreslått mange ulike tiltak i rapportene for 2014. Noen er av nasjonal karakter og disse er allerede sendt over til Vegdirektoratet.

Fysiske tiltak

Når det gjelder tiltak som går igjen er det bygging av midtrekkverk som er det tiltaket som er nevnt flest ganger i fjorårets UAG-rapporter. Midtrekkverk er foreslått som tiltak i fire av ulykkene. Utbedring av skulder/sideterreng er foreslått ifm tre ulykker og det samme gjelder for bygging av rekkverk mot sideterreng.

4. Oppsummering

Her følger en oppsummering av en del sentrale karakteristikk ved dødsulykkene i trafikken i Region midt i 2014:

- Som tidligere er det møteulykker og utforkjøringer som utgjør den største andelen av ulykker. Totalt sett utgjør disse to 59% av alle ulykkene med omkomne.
- Totalt sett er det bare 2% som ikke bruker bilbelte i bil, mens i dødsulykkene i Region midt i 2014 var det 27% som ikke brukte bilbelte.
- Tidligere år har høyt fart ift fartsgrense eller etter forholdene vært en faktor i mange av ulykkene. I år er imidlertid denne andelen redusert betydelig. Fart er en faktor i 9% av ulykkene når det gjelder årsak og i 9% av ulykkene når det gjelder omfang.
- 14 av de 26 omkomne var i alderen 51–80 år. Det er en tendens til at gjennomsnittsalderen på omkomne i trafikken går opp på landsbasis.
- Snittalderen for bilene som omkomne satt i var 10,8 år.
- Rus var involvert i 27% av ulykkene. I disse inngår ulike former for rus, både alkohol, lovlige og ulovlige legemidler.
- I sju av ulykkene har feil ved bilen vært en faktor som har bidratt til ulykkene. For minst to av ulykkene har disse feilene vært betydelig medvirkende faktorer.
- En av personene som omkom satt i et personbil uten kollisjonsputer. I tillegg satt to personer i personbiler der kollisjonsputene ikke løste seg ut.

- 12 av dødsulykkene skjedde på fylkesveg, 8 på riksveg og 2 på kommunal veg.
- De fleste møteulykkene skjedde på riksveg, mens de fleste utforkjøringsulykkene skjedde på fylkesveg.
- Kun to av ulykkene skjedde på vinterføre. 18 av 22 ulykker skjedde i dagslys.
- 17 av 22 dødsulykker skjedde utenfor tettbygd strøk, og 21 av de totalt 26 omkomne omkom i disse 17 ulykkene.



Statens vegvesen
Region midt
Veg- og transportavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-midt@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen