

Dybdeanalyser av døds- ulykker i vegtrafikken 2025

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1152



drepte
og hardt
skadde

Tittel

Dybdeanalyser av døds-ulykker i vegtrafikken 2025

Undertittel**Forfatter**

Svein Ringen jr.

Avdeling

Trafikksikkerhet

Seksjon

Ulykkesanalyse

Prosjektnummer**Rapportnummer**

1152

Prosjektleder

Stine Mari Haaland Byfuglien

Godkjent av

Ingrid Dahl Hovland

Emneord

Ulykkesanalysegruppen, Dybdeanalyser, Dødsulykker, Trafikksikkerhet

Sammendrag

1. januar 2005 startet Statens vegvesen med dybdeanalyser av alle dødsulykker i vegtrafikken i Norge. Denne rapporten oppsummerer resultatene på landsbasis for 2025, og viser utviklingstrekk når det gjelder årsaksfaktorer bak ulykkene og skadeomfang for perioden 2016-2025.

Title

In-Depth Analysis of Fatal Road Accidents in the year 2025

Subtitle**Author**

Svein Ringen jr.

Department

Traffic Safety

Section**Project number****Report number**

1152

Project manager

Stine Mari Haaland Byfuglien

Approved by

Ingrid Dahl Hovland

Key words

Accident Analysis Group, In-Depth Analysis, Fatal Accidents,, Road Safety

Summary

The Accident Analysis Group started their work with in-Depth analyses of fatal road traffic accidents in Norway the 1th of January 2005. This report summarizes the results of the year 2025 and shows the developments regarding causal factors in the period 2016-2025



Forord

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Formålet med analysene er økt kunnskap om årsaksforhold og skademekanismer som kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker og alvorlige konsekvenser.

Ulykkesanalysegruppens arbeid er basert på Statens vegvesens egne undersøkelser om veg- og kjøretøyforhold samt informasjon fra politiet. Ulykkesanalysegruppen analyserer ulykkene med den hensikt å indentifisere hva som har vært de sannsynlige medvirkende ulykkes- og skadefaktorene samt å bidra med læringspunkt.

I tillegg til å belyse den enkelte ulykke, samles informasjon om ulykkene og de medvirkende faktorene i en database. Databasen er et viktig kunnskapsgrunnlag og brukes til forskning og tema- og trendanalyser.

Det er data fra denne databasen som er benyttet for å lage denne årsrapporten. Rapporten gjennomgår resultatene fra analysearbeidet i 2025, og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet.

Ulykkesanalysegruppen er organisert som en egen seksjon med navn Ulykkesanalyse under Trafikksikkerhetsavdelingen på divisjon Transport og Samfunn i Statens vegvesen. Seksjonsleder på seksjon Ulykkesanalyse er Stine Mari Haaland Byfuglien. Forfatter av denne rapporten er sjefingeniør Svein Ringen jr.

Oslo, august 2026



Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør

Innhold

Forord	1
Sammendrag	4
Ulykkesbildet 2025	4
Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde	5
Faktorer som har medvirket til skadeomfanget	6
1. Innledning	8
1.1. Bakgrunn og problemstilling	8
1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet	9
1.3. Oppbygging av rapporten	10
2. Hovedtrekk i ulykkesbildet	10
2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper	10
2.2. Innblandede trafikantgrupper	16
2.2.1. Ulykker med motorsykkel og moped	17
2.2.2. Ulykker med fotgjengere	17
2.2.3. Ulykker med syklister og små elektriske kjøretøy	18
2.2.4. Ulykker med tunge kjøretøy	18
2.2.5. Ulykker med sporvogn/tog	18
2.2.5. Ulykker med unge trafikanter	18
2.2.6. Ulykker med eldre trafikanter	18
3. Medvirkende faktorer til at ulykkene skjer	19
3.1. Faktorer knyttet til trafikantene	20
3.1.1. Fart	20
3.1.2. Manglende førerdyktighet	21
3.1.3. Ruspåvirkning	22
3.1.4. Tretthet	23
3.1.5. Sykdom	24
3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene	24
3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy	25
3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	26
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold	27
4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget	28
4.1. Faktorer knyttet til trafikanter	29
4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr	29
4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang	30
4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne	30

4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy.....	31
4.2.1. Stor forskjell i energimengde.....	31
4.2.2. Passiv sikkerhet.....	32
4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø.....	33
4.4. Kombinerte medvirkende faktorer (rus, høy fart og manglende sikkerhetsutstyr)	34
Vedlegg – Tabeller og uttrekk	36

Sammendrag

Trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen bygger på nullvisjonen – en visjon om et vegtransportsystem uten drepte og hardt skadde. Dette forutsetter et spesielt fokus på de alvorligste trafikksulykkene, og Statens vegvesen har derfor siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg i Norge. Formålet med analysene er blant annet å avdekke risikofaktorer, finne medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og forklare hvorfor skadeomfanget ble så omfattende.

Ved hjelp av dybdeanalysene får man tilgang til mer detaljert informasjon enn det som er mulig gjennom ulykkesregisteret TRULS (politirapporterte personskadeulykker). Dybdeanalysene bidrar til forståelse og innsikt, fremskaffer kunnskap, peker på hovedproblemer og foreslår mulige læringspunkt, både lokalt og nasjonalt. På denne måten kan arbeidet bidra til å forebygge ulykker og forbedre trafikksikkerhetsarbeidet.

Denne rapporten oppsummerer primærdataene fra dybdeanalysene av dødsulykkene i 2025, og viser utviklingstrekk i ulykkesbildet de siste ti årene, 2016 - 2025.

Ulykkesbildet 2025

Dødsulykker												
Ulykkestyper	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	%
Samme kjøretning	4	5	5	3	2	4	2	2	2	2	31	3 %
Møteulykker	39	44	35	36	35	29	34	40	29	32	353	36 %
Kryssulykker	8	7	8	4	5	4	14	7	10	11	78	8 %
Fotgjengerulykker	17	12	13	13	13	9	13	6	6	9	111	11 %
Utforkjøringsulykker	50	29	35	35	28	23	36	32	31	34	333	34 %
Andre ulykker	10	5	4	9	6	7	6	8	4	8	67	7 %
I alt	128	102	100	100	89	76	105	95	82	96	973	100 %
Drepte												
Ulykkestyper	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	%
Samme kjøretning	4	5	5	3	2	4	5	2	2	3	35	3 %
Møteulykker	46	47	37	40	39	33	37	51	32	39	401	38 %
Kryssulykker	8	8	8	5	5	4	17	7	10	11	83	8 %
Fotgjengerulykker	17	12	14	13	13	9	13	6	6	9	112	11 %
Utforkjøringsulykker	50	29	39	37	28	23	38	36	33	36	349	33 %
Andre ulykker	10	5	5	10	6	7	6	8	4	8	69	7 %
I alt	135	106	108	108	93	80	116	110	87	106	1049	100 %

Tabell 1: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2016-2025 fordelt på ulykkestyper

I perioden 2016 – 2025 er totalt 1049 personer drept i vegtrafikken fordelt på 973 ulykker.

Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør 70 % av ulykkene og 71 % av de omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør over 80 % av alle drepte i trafikken. I 2025 var det 96 dødsulykker på vegene i Norge med 106 drepte.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 38 % av antallet omkomne. De to siste årene har det vært flere utforkjøringsulykker enn møteulykker, men det har blitt flere drept i møteulykkene.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 34 % av dødsulykkene og 33 % av antallet omkomne. Det høyeste antallet var i 2016 hvor det var 50 utforkjøringsulykker.

Når det gjelder fotgjengerulykker, har det vært en nedadgående trend frem til i 2025, hvor tallet økte igjen. I 2025 ble 9 personer drept i fotgjengerulykker. I tillegg ble en fotgjenger drept under «andre ulykker». Totalt ble altså 10 fotgjengere drept i 2025.

I 2025 var det 11 kryssulykker. Kryssulykker utgjør 8 % av dødsulykkene for hele perioden.

Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde

Tabell 2 gir en sammenlignende oversikt over sannsynlige medvirkende faktorer i dødsulykkene i perioden 2016 – 2025. Medvirkende faktorer er gruppert i faktorer knyttet til trafikant, faktorer knyttet til kjøretøy, faktorer knyttet til veg og vegmiljø og faktorer knyttet til vær- og føreforhold. Hver enkeltulykke har som regel flere medvirkende faktorer. I rapporten omtales de medvirkende faktorene både i prosent og i absolutte tall. Dette er viktig for å vise utviklingen når antall dødsulykker varierer. Antall ulykker under hver medvirkende faktor, er statistisk relativt få. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Gj.snitt
Faktorer knyttet til trafikant:											
Manglende førerdyktighet	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	42 %	36 %	44 %	36 %	45 %
Høy fart etter forholdene / over fartsgrensen	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	29 %	25 %	35 %	33 %	34 %
Ruspåvirkning	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	20 %	20 %	29 %	25 %	23 %
Tretthet/sovning	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	13 %	16 %	6 %	13 %	14 %
Sykdom	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	9 %	2 %	7 %	11 %	10 %
Ulykker med mistanke om selvmord	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	8 %	4 %	7 %	6 %	7 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	21 %	26 %	29 %	20 %	29 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	15 %	17 %	26 %	17 %	23 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	17 %	14 %	13 %	9 %	17 %

Tabell 2: Andel av dødsulykkene i perioden 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til trafikant, vegforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulik grad kan ha medvirket til ulykken

Manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 36 % av dødsulykkene i 2025. For perioden 2016 – 2025 vurderes manglende førerdyktighet til å ha vært en medvirkende faktor i gjennomsnittlig 45 % av dødsulykkene. For 2025 var det manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som dominerte.

Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 33 % av dødsulykkene i 2025. Andelen ulykker med høy fart har vært relativt stabil de siste 10 årene. For perioden 2016 - 2025 har høy fart vært en medvirkende faktor i 34 % av dødsulykkene.

Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 25 % av dødsulykkene i 2025. Dette omfatter både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av narkotika eller medikamenter. For perioden 2016 - 2025 har ruspåvirkning gjennomsnittlig vært en sannsynlig medvirkende faktor i 23 % av dødsulykkene. Andelen av dødsulykker med ruspåvirkning som en medvirkende faktor har ligget noe over snittet de siste to årene.

Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet vurderes å ha vært medvirkende faktorer i 20 % av dødsulykkene i 2025. Gjennomsnitt for perioden 2016 - 2025 er 29 %. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer og skilting.

I 17 % av dødsulykkene i 2025 har feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis medvirket til ulykkene. Gjennomsnitt for perioden 2016 – 2025 er 23 %. Andelen av dødsulykkene hvor feil og mangler ved kjøretøyene har medvirket har svingt en god del fra år til år. Den faktoren som klart oftest går igjen i perioden er feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning samt dårlig sikt (blindsoner). Teknisk svikt ved kjøretøy er i mindre grad en direkte ulykkesårsak.

Ytre forhold som for eksempel vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is, vind, glatt føre, og distraksjoner langs vegen antas å ha vært medvirkende faktor i 9 % av dødsulykkene i 2025.

Faktorer som har medvirket til skadeomfanget

Medvirkende faktorer til skadeomfanget, det vil si at ulykkene fikk dødelig utgang, er dels knyttet til trafikanten, dels vegen og vegmiljøet og dels involverte kjøretøy. Tabell 3 gir en sammenlignende oversikt over medvirkende faktorer i perioden 2016 – 2025.

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr:

16 % av omkomne personer i bil i 2025 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil. Dette er den laveste andelen i perioden 2016 – 2025 og en kraftig nedgang fra 2024. Det var kun 8 personer som ble drept i bil i 2025 som ikke brukte bilbelte eller brukte det feil, mot 18 personer i 2024

Alle de omkomne på MC i 2025 brukte hjelm, men tre av dem brukte den feil (ikke festet skikkelig). Samlet for perioden 2016 - 2025 er andelen som ikke brukte hjelm eller brukte hjelmen feil 13 %.

Tre av de 11 som ble drept på sykkel i 2025 brukte ikke hjelm. For perioden 2016-2025 var det 44 % av de omkomne syklistene som ikke brukte hjelm.

Stor forskjell i vekt og energimengde mellom personbil mot tunge kjøretøy har sannsynligvis medvirket til at 16 % av ulykkene i 2025 fikk dødelig utgang. Samlet for perioden 2016-2025 er andelen 23 % av dødsulykkene.

Vegforhold har medvirket til skadeomfanget i 36 % av dødsulykker i 2025. Dette er som regel knyttet til sideterreng.

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Gj.-snitt
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte, eller brukt feil (andel av alle omkomne i bil)	25	25	33	37	40	35	28	18	38	16	29 %
Den omkomne på motorsykel brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på MC)	27	10	25	13	0	7	10	20	10	13	13 %
Den omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på moped) ¹⁾	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	25 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm (andel av alle omkomne syklistene) ¹⁾	42	50	29	50	33	67	17	50	100	27	44 %
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy (prosentvis andel av alle dødsulykker)											
- Kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/ vogntog	18	22	18	21	16	24	15	25	15	16	23 %
- Kollisjon mellom MC og lastebil/buss/vogntog/personbil/varebil	3	5	5	5	8	8	6	4	11	9	6 %
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy ²⁾	23	23	19	8	12	16	10	15	17	9	16 %
- Dårlig karosserisikkerhet	13	9	11	8	7	5	3	5	6	2	7 %
- Ulykker der En eller flere faktorer knyttet til passiv sikkerhet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	34	28	29	18	19	21	14	18	23	11	22 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder (andel av dødsulykkene)											
Ett eller flere forhold ved vegen og vegmiljøet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	27	24	28	30	25	33	30	35	30	36	30 %

Tabell 3: Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykkene i perioden 2016 - 2025 (prosentandel av antall omkomne eller dødsulykker) Alle tall er i prosent

1) På grunn av et lite antall ulykker er det stor prosentvis variasjon fra år til år

2) «Kritisk treffpunkt» på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Hvis to kjøretøy treffer hverandre utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskader blir tilsvarende større

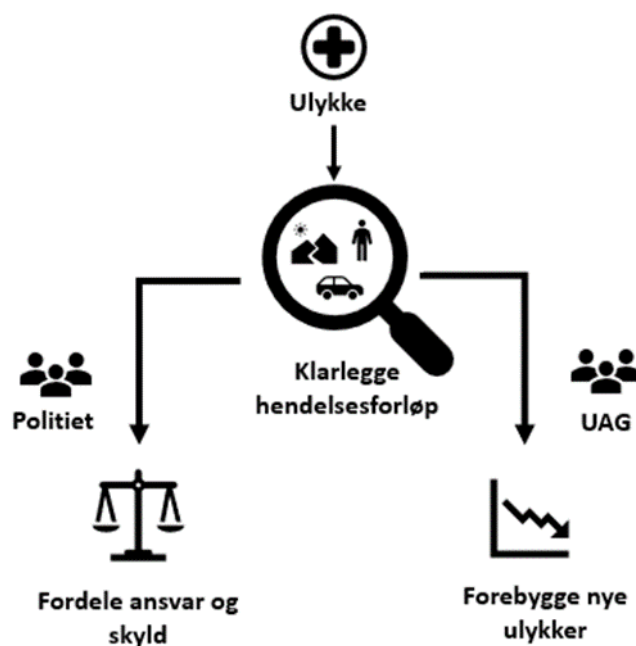
1. Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som etappemål at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Norge er det landet i verden med lavest antall drepte på vegnettet sett opp mot folketallet. Dette skyldes hovedsakelig at vi i Norge har et langsiktig, kunnskapsbasert og tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid. Analyse av dødsulykker og kunnskapsgrunnlaget dette gir er et viktig bidrag i det totale trafikksikkerhetsarbeidet.

Stortinget vedtok i 1997 at det skulle opprettes regionale ulykkesanalysegrupper for analyse av vegtrafikkulykker, og i 2002 vedtok Vegdirektoratet at ordningen med ulykkesanalysegrupper (UAG) skulle gjøres permanent. I 2019 ble arbeidet omorganisert fra regionale grupper til en landsdekkende analysegruppe. I 2020 ble UAG sitt oppdrag hjemlet i vegtrafikkloven §51 a.

Statens vegvesen analyserer alle dødsulykker og formålet er økt kunnskap om hvordan og hvorfor ulykker skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker. Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid skiller seg fra politiets etterforskning. Politiet etterforsker med formål å finne ut om noen har handlet i strid med lov eller forskrift, eller for øvrig kan klandres for ulykken. Statens vegvesen analyserer for å få en bedre forståelse av relevante skademekanismer og årsaksforhold, og har ikke som mål å avdekke juridisk straffeansvar knyttet til disse forholdene. Ulykker som karakteriseres som selvmord av politiet eller hvor dødsårsaken er sykdom er ikke definert som trafikkulykker. Det samme gjelder ulykker som skjer på veger/steder som ikke er åpen for alminnelig ferdsel.



Figur 1: Politiets og Ulykkesanalysegruppens arbeid

1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet

Arbeidet er organisert med en landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG), fagressurser for innhenting av informasjon i hvert ulykkesområde (Nord, Sør, Øst, Vest og Midt) og lokale beredskapsgrupper med ulykkesundersøkere.

Varsling og undersøkelser på ulykkesstedet

Det er nødetatene som har ansvaret for varsling og redning ved ulykker på veg. Statens vegvesen har ulykkesundersøkere som står i beredskap og som på varsel fra vegtrafikktrafikksentralen (VTS) kan reise ut til ulykkesstedet og foreta undersøkelser. Formålet er å samle inn informasjon om ulike faktorer som kan være relevant for at ulykken inntraff og for skadeomfanget, for eksempel dokumentere bremsespor, plassering, vær- og føreforhold eller friksjon. Ulykkesundersøkerne undersøker dødsulykker som et ledd i UAGs oppdrag med å analysere alle dødsulykker på vei og bistår også politiet i deres arbeide etter skriftlig mandat.

Det er politiet som leder arbeidet på åstedet og ulykkesundersøker sitt arbeid skjer i samråd med politiets innsatsleder. Ulykkesundersøkerne gjør normalt sine undersøkelser før ulykkesstedet ryddes. I noen tilfeller er omstendighetene slik at undersøkelsene gjøres på et senere tidspunkt, etter at ulykkesstedet er ryddet, og i enkelte tilfeller gjennomføres det befaring lenger tid etter ulykken. Det er i de fleste tilfeller likevel mulig å samle informasjon som er viktig for analysearbeidet.

Kontroll av involverte kjøretøy

I etterkant av arbeidet på ulykkesstedet gjøres det tekniske undersøkelser av involverte kjøretøy med tanke på å avdekke eventuelle feil eller mangler som kan ha hatt betydning for ulykken.

Videre informasjonsinnhenting

Statens vegvesen innhenter informasjon om vegforhold, trafikanter og involverte kjøretøy og får tilgang til informasjon fra politiet. Basert på tilgjengelig informasjon gjøres det blant annet beregninger av hastighet, siktførhold og avstander og i noen tilfeller også rekonstruksjoner eller digitale simuleringer.

Ulykkesanalysegruppen basere sitt arbeid på tilgjengelig medisinsk informasjon. Blant annet er informasjon fra obduksjon av trafikkofer relevant for å kunne belyse ulykken og skadebildet. I mars 2020 ble det hjemlet i obduksjonsloven at alle trafikkofer skal obduseres. Nærmeste pårørende kan imidlertid gis rett til å nekte obduksjon dersom dette er begrunnet i religiøs- eller livssynsmessig overbevisning. I 2025 ble 104 av 106 trafikkdrepte obdusert.

Ulykkesanalysegruppen (UAG) - analysearbeidet og ulykkesanalyserapporter

Når tilgjengelig informasjon knyttet til vegforhold, involverte kjøretøy og trafikanter er samlet og behandlet, blir hendelsen analysert i Ulykkesanalysegruppen (UAG). Analysegruppen skal samlet

dekke fagområdene veg, kjøretøy og trafikant. I tillegg består gruppen av fire leger som bidrar med medisinsk kompetanse. Legene, som er oppnevnt av helseforetakene, rullerer på deltakelse.

Ulykkesanalysegruppen kommer ut fra informasjonen som er tilgjengelig, frem til et antatt hendelsesforløp og trekker ut kritiske hendelser i hendelsesforløpet for videre årsaksanalyse. Analysegruppen kommer frem til et utvalg av faktorer som sammen kan regnes som sannsynlig å ha medvirket til ulykken, eller til ulykkens skadeomfang.

Ulykkesanalyserapportene er i utgangspunktet unntatt offentlighet av personvern hensyn, men etterlatte, pårørende, politiet, media og andre kan be om innsyn i rapportene. Informasjon om hvordan en kan be om innsyn finnes tilgjengelig på www.vegvesen.no. Det kan også søkes innsyn gjennom eInnsyn - Innsyn i offentlig saksbehandling. Det er utarbeidet egne retningslinjer for behandling av innsyn i UAG-rapportene.

Årsrapporter og temaanalyser

I tillegg til å belyse den enkelte ulykken, lagres informasjon om ulykken og de medvirkende faktorene i Ulykkesanalysegruppens database, UAG-basen. Databasen inneholder informasjon om dødsulykker i vegtrafikken fra 2005 fram til i dag, og brukes til forskning, tema- og trendanalyser, og som kunnskapsgrunnlag for politikk- og tiltaksutforming.

Årsrapportene, temaanalysene og rapporter fra andres forskning finnes på: <http://www.vegvesen.no>

1.3. Oppbygging av rapporten

I kapittel 2 gjennomgås ulykkesbildet i 2025 og for siste tiårsperiode 2016 – 2025 som helhet. Kapittel 3 tar for seg medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2025 spesielt, og utviklingen over tid i perioden 2016 – 2025. I kapittel 4 gjennomgås faktorer som har medvirket til skadeomfanget i dødsulykken i 2025 og i perioden 2016 - 2025. Vedlegget består av supplerende tabeller.

2. Hovedtrekk i ulykkesbildet

2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper

Ulykkesanalysegruppen har analysert i alt 96 dødsulykker med 106 omkomne personer i 2025. Antall dødsulykker har variert noe de siste årene. Til tross for dette er antallet statistisk relativt lite. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Ulykkestyper	Antall ulykker		Antall drepte	
Samme kjøretning	2	2 %	3	3 %
Møteulykker	32	33 %	39	37 %
Kryssulykker	11	11 %	11	10 %
Fotgjengerulykker	9	9 %	9	8 %
Utforkjøringsulykker	34	35 %	36	34 %
Andre ulykker	8	8 %	8	8 %
I alt	96	100 %	106	100 %

Tabell 4: Dødsulykker og antall drepte i 2025 fordelt på ulykkestyper

Dødsulykker												
Ulykkestyper	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	%
Samme kjøretning	4	5	5	3	2	4	2	2	2	2	31	3 %
Møteulykker	39	44	35	36	35	29	34	40	29	32	353	36 %
Kryssulykker	8	7	8	4	5	4	14	7	10	11	78	8 %
Fotgjengerulykker	17	12	13	13	13	9	13	6	6	9	111	11 %
Utforkjøringsulykker	50	29	35	35	28	23	36	32	31	34	333	34 %
Andre ulykker	10	5	4	9	6	7	6	8	4	8	67	7 %
I alt	128	102	100	100	89	76	105	95	82	96	973	100 %
Drepte												
Ulykkestyper	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	%
Samme kjøretning	4	5	5	3	2	4	5	2	2	3	35	3 %
Møteulykker	46	47	37	40	39	33	37	51	32	39	401	38 %
Kryssulykker	8	8	8	5	5	4	17	7	10	11	83	8 %
Fotgjengerulykker	17	12	14	13	13	9	13	6	6	9	112	11 %
Utforkjøringsulykker	50	29	39	37	28	23	38	36	33	36	349	33 %
Andre ulykker	10	5	5	10	6	7	6	8	4	8	69	7 %
I alt	135	106	108	108	93	80	116	110	87	106	1049	100 %

Tabell 5: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2016-2025 fordelt på ulykkestyper

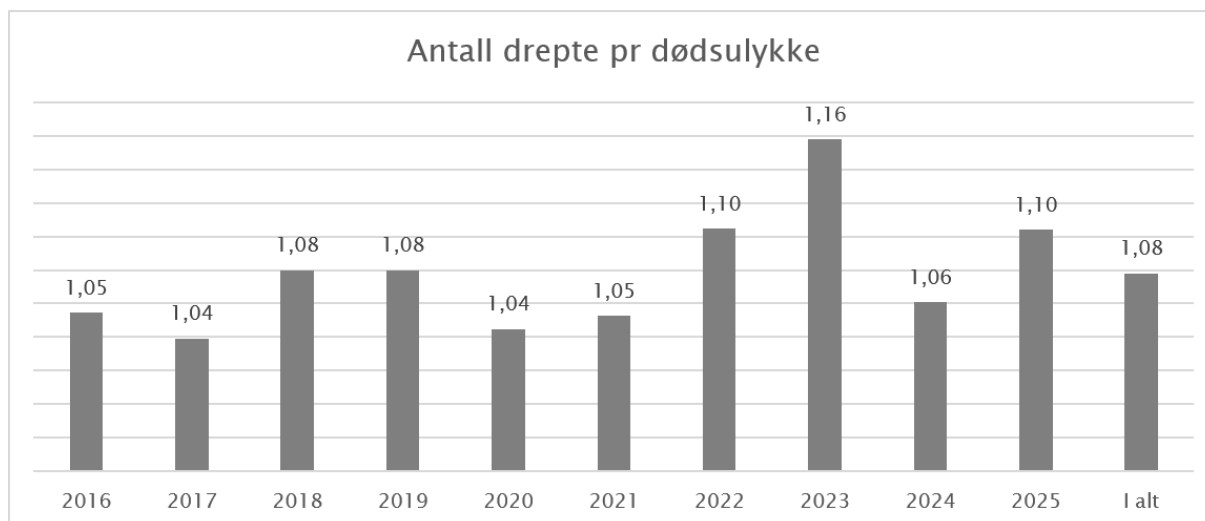
I perioden 2016 – 2025 er totalt 1049 personer drept i vegtrafikken fordelt på 973 ulykker. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør 70 % av ulykkene og 71 % av antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør over 80 % av alle drepte i trafikken. I 2025 var det 96 dødsulykker på vegene i Norge med 106 drepte. Dette var en økning fra året før og det høyeste antallet siden 2022. Trafikkarbeidet på vegnettet har økt årlig i hele perioden med unntak av 2020 og 2021 hvor den gikk noe ned. I 2025 økte trafikken med 2 % i forhold til 2024 (kilde: Vegtrafikkindeksen).

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 38 % av antallet omkomne. Det har vært en klar nedadgående trend i tallet på møteulykker frem til 2022. Siden det har det vært relativt stabilt.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 34 % av dødsulykkene og 33 % av antallet omkomne. Det høyeste antallet var i 2016 (50 utforkjøringsulykker), mens det i 2021 kun var 23 utforkjøringsulykker.

Når det gjelder fotgjengerulykker, har det også der vært en nedadgående trend frem til 2025 hvor det økte litt igjen. I 2025 ble 9 personer drept i fotgjengerulykker, samt at en fotgjenger ble drept i «andre ulykker».

I 2025 var det 11 kryssulykker. Kryssulykker utgjør 8 % av dødsulykkene for hele perioden.



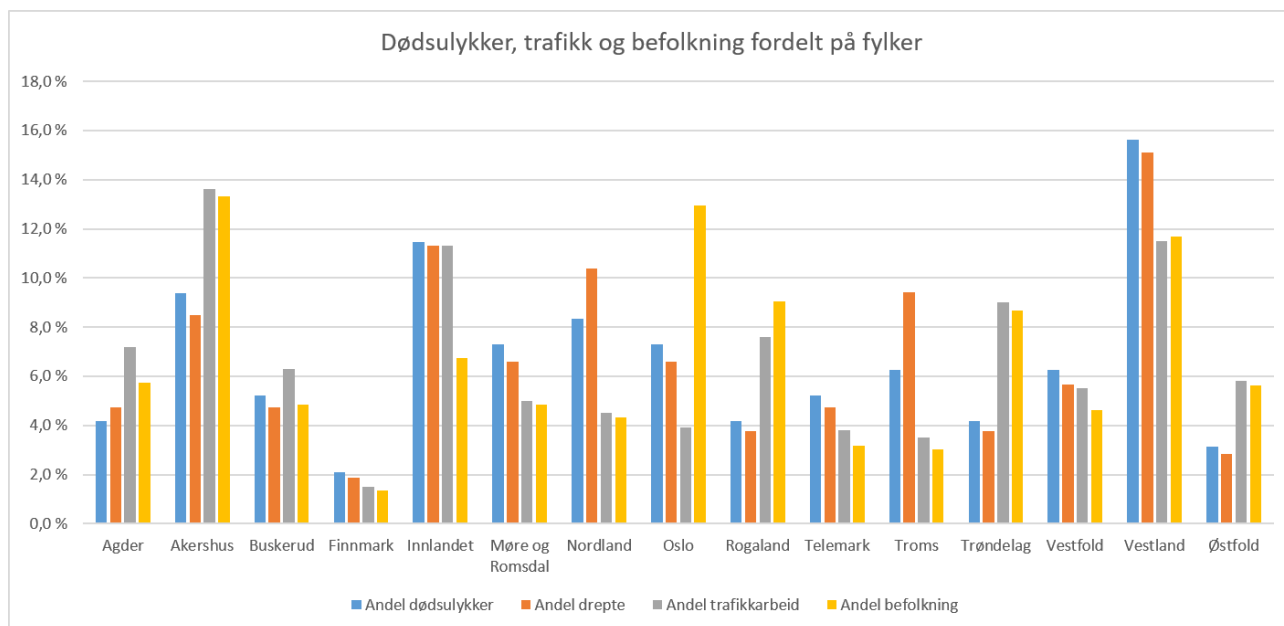
Figur 2: Antall drepte pr dødsulykke i perioden 2016 - 2025

I gjennomsnitt for perioden 2016-2025 har det vært 1,08 drepte pr dødsulykke i trafikken. Dette har variert noe over perioden. Det høyeste antallet drepte pr dødsulykke var i 2023 hvor 110 personer ble drept i totalt 95 dødsulykker (1,16 drepte pr dødsulykke). I 2025 var det seks ulykker med to drepte og en ulykke med fem drepte. Disse syv ulykkene med flere drepte fordelte seg på fire møteulykker, to utforkjøringsulykker og en ulykke i samme kjøreretning. I seks av ulykkene var det personbiler involvert, mens det i en ulykke var to syklistere involvert. Det spesielle var at tungbil ikke var involvert i noen av disse ulykkene.

Antall dødsulykker							
	Samme kjøreretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjenger- ulykker	Utforkjørings- ulykker	Andre ulykker	I alt
Østfold					3		3
Akershus	1	4		1	2	1	9
Oslo		2	2	2		1	7
Innlandet		4	2		2	3	11
Buskerud		4	1				5
Vestfold		3	1	1	1		6
Telemark		1		1	2	1	5
Agder		1	2		1		4
Rogaland				1	2	1	4
Vestland	1	2			11	1	15
Møre og Romsdal		3		1	3		7
Trøndelag		2	1		1		4
Nordland		2	1	1	4		8
Troms		3	1	1	1		6
Finnmark		1			1		2
I alt	2	32	11	9	34	8	96
Antall drepte							
	Samme kjøreretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjenger- ulykker	Utforkjørings- ulykker	Andre ulykker	I alt
Østfold					3		3
Akershus	1	4		1	2	1	9
Oslo		2	2	2		1	7
Innlandet		5	2		2	3	12
Buskerud		4	1				5
Vestfold		3	1	1	1		6
Telemark		1		1	2	1	5
Agder		2	2		1		5
Rogaland				1	2	1	4
Vestland	2	2			11	1	16
Møre og Romsdal		3		1	3		7
Trøndelag		2	1		1		4
Nordland		3	1	1	6		11
Troms		7	1	1	1		10
Finnmark		1			1		2
I alt	3	39	11	9	36	8	106

Tabell 6: Antall dødsulykker og drepte i 2025 fordelt på ulykkestyper og fylker

Tabell 6 viser dødsulykkene fordelt på fylkesinndelingen og ulykkestyper. De fylkene med flest dødsulykker i 2025 var Vestland (15 ulykker) og Innlandet (11 ulykker). For Vestland er dette ti dødsulykker mer enn i 2024, mens for Innlandet er det en økning med tre dødsulykker fra 2024. De røde tallene i tabellen viser hvor og hvilken ulykkestype der det var ulykker med flere enn en drept i samme ulykke.



Figur 3: Dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning fordelt på fylker 2025

Fylkene i Norge har store forskjeller i folketall og utbredelse. Det er også store forskjeller i trafikkarbeidet mellom fylkene. Figur 3 viser denne fordelingen sett opp mot antall dødsulykker og antall drepte i 2025. Fylket med flest drepte på sine veger i 2025 var Vestland. Der skjedde litt i overkant av 15 % av dødsulykkene i Norge i 2025. Fylket har ca. 12 % av Norges trafikkarbeid og befolkningen i fylket utgjør ca. 12 % av Norges befolkning. I Oslo bor ca. 13 % av Norges befolkning, mens kun 7 % av dødsulykkene i 2025 skjedde i dette fylket.

Antall dødsulykker pr vegklasse					
	Riks-/Europaveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	I alt
Østfold		2	1		3
Akershus	4	4	1		9
Oslo	4		3		7
Innlandet	5	3		3	11
Buskerud	2	3			5
Vestfold		5	1		6
Telemark	1	3	1		5
Agder		4			4
Rogaland		2	1	1	4
Vestland	5	7	1	2	15
Møre og Romsdal	1	6			7
Trøndelag	2	2			4
Nordland	3	4	1		8
Troms	3	2		1	6
Finnmark	2				2
I alt	32	47	10	7	96

Tabell 7: Antall dødsulykker i 2025 fordelt på vegklasser og fylker

På landsbasis inntraff 32 av dødsulykkene (33 %) på riks-/europaveg, mens 47 dødsulykker (49 %) inntraff på fylkesveg. Lengden på fylkesvegnettet i Norge er over fire ganger så langt som riksvegnettet. Trafikkarbeidet på riksvegnettet sammenlignet med fylkesvegnettet er 53 % mot 47 %.

2.2. Innblandede trafikantgrupper

Drepte	I kollisjon med...										Sum
	Fotgjenger	Sykkel	Små elektrisk kjøretøy	ATV/UTV	Moped	Mc	Personbil /varebil	Tungbil	Annet kjøt.	Singelulykke	
<i>(fører og passasjer)</i>											
Fotgjenger							8	2			10
Sykkel		2				1	3	2		3	11
Små elektrisk kjøt.								1		1	2
ATV/UTV										4	4
Moped							1				1
MC						1	5	2	1	15	24
Personbil/varebil							16	15		15	46
Tungbil									3	1	4
Annet kjøt.									1	3	4
Sum	0	2	0	0	0	2	33	22	5	42	106

Tabell 8 Ulykkesmatrise som viser hvilken trafikkenhet de drepte kolliderte med i dødsulykkene i 2025

Figur 4 viser hvilken trafikkenhet de drepte kolliderte med i dødsulykkene. Tabellen viser at 24 personer på MC ble drept i trafikken. 15 av disse døde i singelulykke, fem døde i kollisjon med personbil/varebil, to i kollisjon med tungbil, en i kollisjon med «annet kjøretøy» og en i kollisjon med annen MC. Videre viser tabellen at totalt 22 personer ble drept i kollisjon med tungbil, mens totalt 42 personer ble drept i singelulykker. Ulykker hvor en trafikant er drept ved kollisjon med dyr er i denne tabellen lagt under singelulykke.

Antall drepte per trafikkenhet/fylke										
	Fotgjengere	Syklister	Små elektriske kjøretøy	MC	Moped	ATV/UTV	Traktor/motorredskap	Person-/varebil	Tungbil	I alt
Østfold			1	1			1			3
Akershus	1	1		3				3	1	9
Oslo	2	2	1					2		7
Innlandet				1		1	1	8	1	12
Buskerud				1				4		5
Vestfold	1			3	1		1			6
Telemark	1	1		1				1	1	5
Agder		2		1				2		5
Rogaland	1	1		1		1				4
Vestland	1	3		4		1	1	6		16
Møre og Romsdal	1			4				2		7
Trøndelag		1						3		4
Nordland	1			1		1		8		11
Troms	1			2				6	1	10
Finnmark				1				1		2
I alt	10	11	2	24	1	4	4	46	4	106

Tabell 9: Drepte i vegtrafikkulykker 2025 fordelt på trafikkenhet pr fylke

I 2025 var 84 % av de omkomne menn (89 personer) og 16 % var kvinner (17 personer).

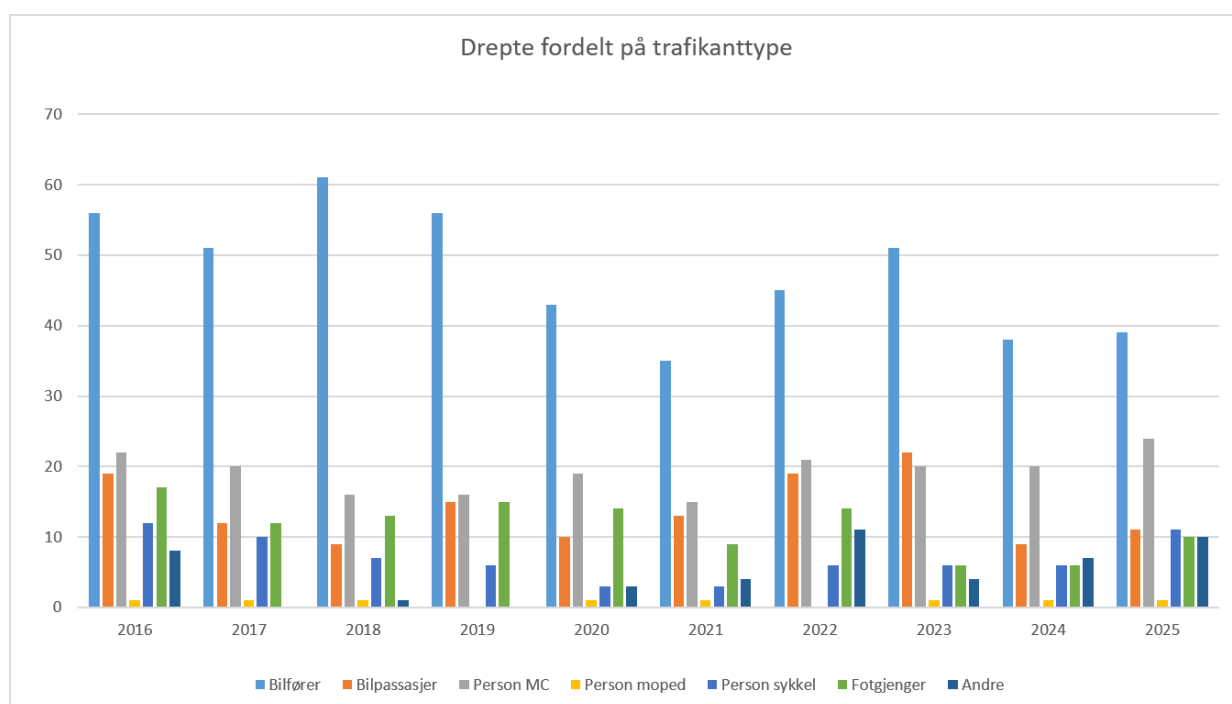
Antallet drepte i personbil/varebil og tungbil i 2025 var 50 personer mot 47 personer i 2024. I perioden 2016 – 2025 utgjorde førere og passasjerer ca. 60 % av de omkomne. Denne

prosentandelen er på veg nedover i perioden ettersom drepte i bil har gått ganske kraftig ned sammenlignet med de andre enhetstypene.

Antall omkomne fotgjengere har gått noe nedover de siste ti årene selv om det økte i 2025. I 2025 var det 10 drepte fotgjengere.

Antallet omkomne på motorsykkel har vært ganske stabilt de siste 10 årene med et gjennomsnitt på 19 drepte pr år. I 2025 ble 24 personer drept på motorsykkel, noe som er det høyeste antallet i perioden.

For syklistar har tendensen når det gjelder antall omkomne variert noe fra år til år. I 2025 var det 11 personer som omkom på sykkel noe som er det høyeste antallet siden 2016.



Figur 4: Drepte i dødsulykker 2016-2025 fordelt på trafikanttyper

2.2.1. Ulykker med motorsykkel og moped

24 personer omkom på MC i 24 dødsulykker i 2025. Disse ulykkene fordeler seg på 13 utforkjøringsulykker, 6 møteulykker, 3 kryssulykker og 2 andre ulykker. Alle de 24 drepte var menn. 5 av MC ulykkene var med lett-MC. 7 av de omkomne på MC hadde ikke gyldig førerrett.

En mann omkom på moped i en møteulykke i 2025.

2.2.2. Ulykker med fotgjengere

10 fotgjengere ble drept i trafikken i 2025, fordelt på 10 ulykker.

Gjennomsnittsalderen på fotgjengerne var ca. 67 år og alderen spredte seg fra 30 år til 84 år. Det var fire kvinner og seks menn. Tre av ulykkene skjedde i gangfelt.

2.2.3. Ulykker med syklist og små elektriske kjøretøy

I 2025 var det 11 syklist som ble drept i 10 dødsulykker. Disse ulykkene fordelte seg på 2 ulykker i samme kjøreretning, en møteulykke, 4 kryssulykker og 3 andre ulykker. En kvinne og 10 menn ble drept. Tre av de drepte brukte ikke hjelm.

To personer på små elektriske kjøretøy (el-sparkesykkel) ble drept i 2025, begge var menn. Det var en kryssulykke og en utforkjøring. Ingen av de drepte brukte hjelm.

2.2.4. Ulykker med tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy (busser og lastebiler/vogntog) var innblandet i 26 dødsulykker (27 % av dødsulykkene) i 2025 med totalt 26 drepte. Dette er en nedgang fra 20 ulykker i 2024. 17 av de 26 dødsulykkene var møteulykker, fem var kryssulykker, to var fotgjengerulykker, en var utforkjøringsulykke og en var andre ulykker. I disse 26 dødsulykkene ble tungbilføreren selv drept i fire ulykker.

2.2.5. Ulykker med sporvogn/tog

Sporvogn/tog var innblandet i to dødsulykker i 2025. Begge ulykkene skjedde på usikrede planoverganger. Det var en lastebil og en traktor som ble påkjørt. To menn ble drept.

2.2.5. Ulykker med unge trafikanter

I alt 23 personer yngre enn 25 år (22 % av alle drepte) omkom i vegtrafikken i 2025. Dette er litt over gjennomsnittet for perioden. Av disse drepte var en 14 år. Av de unge omkomne i 2025 var det seks bilførere, fem bilpassasjerer, ni MC-førere, en syklist og to traktorførere. Alle de 23 drepte under 25 år var gutter/menn. Unge under 25 år utgjør ca. 28 % av befolkningen i Norge.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	gj.snitt 2016-2025
Antall omkomne trafikanter under 25 år	27	17	18	19	21	22	22	29	15	23	21
Andel av antall drepte	20 %	16 %	17 %	18 %	23 %	28 %	19 %	26 %	17 %	22 %	20 %

Tabell 10: Omkomne trafikanter under 25 år i perioden 2016 - 2025

2.2.6. Ulykker med eldre trafikanter

25 personer i alderen 70 år eller mer (24 % av alle drepte) omkom i vegtrafikken i 2025. 12 av de drepte i 2025 omkom i personbil (9 førere og 3 passasjerer). Seks av de omkomne var fotgjengere, fem var syklist, en var MC-fører og en var traktorfører. Det var 17 menn og 8 kvinner som ble drept. Eldre over 70 år utgjør ca. 13 % av befolkningen i Norge.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	gj.snitt 2016-2025
Antall omkomne trafikanter over 70 år	23	26	27	25	17	15	30	19	17	25	22
Andel av antall drepte	17 %	25 %	25 %	23 %	18 %	19 %	29 %	17 %	20 %	24 %	21 %

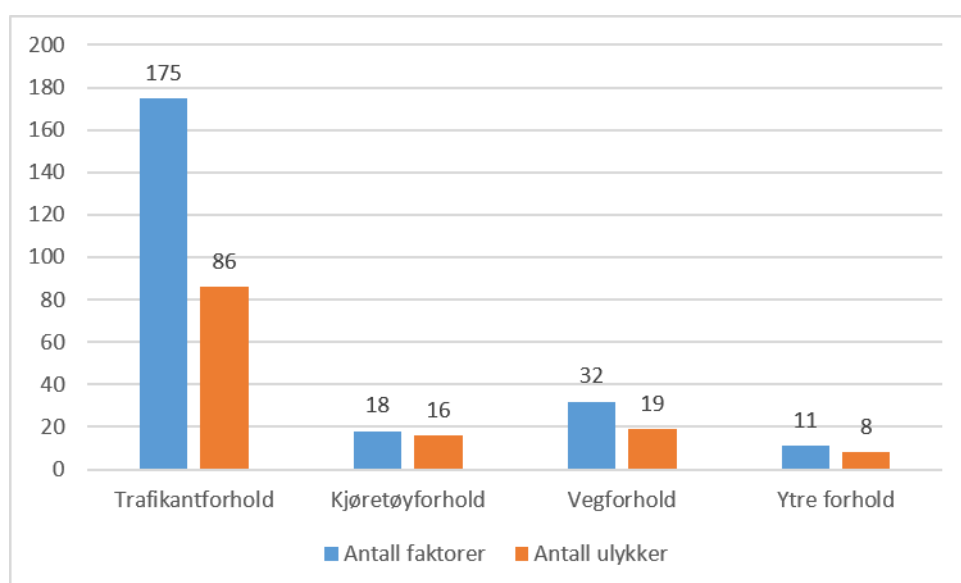
Tabell 11: Omkomne trafikanter over 70 år i perioden 2016 - 2025

3. Medvirkende faktorer til at ulykkene skjer

Det er alltid flere faktorer som medvirker til at en ulykke inntreffer. Dette kan være kombinasjoner av forhold knyttet til trafikantene og deres atferd i trafikken, forhold ved vegen og vegmiljøet, forhold knyttet til kjøretøyene, eller ytre forhold som vær- og føreforhold. I det følgende gjennomgås de viktigste faktorene som medvirket til dødsulykkene i 2025.

Figuren under viser omfanget av de ulike typer forhold som har vært medvirkende til ulykkene i 2025.

Antall medvirkende faktorer er langt over antall trafikkenheter innblandet i dødsulykkene. Det betyr at det i mange ulykker har vært flere faktorer som i større eller mindre grad samvirket til at ulykkene skjedde. Samtidig vil det i noen få ulykker ikke være kodet noen medvirkende faktorer, da informasjonen analysegruppen sitter med kan være veldig mangelfull.



Figur 5: Antall medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde i 2025

Figur 6 viser at det er påpekt trafikantforhold som medvirkende til ulykkene (i kombinasjon med de andre) i 86 dødsulykker i 2025 (90 %). I disse 86 ulykkene ble det funnet 175 medvirkende trafikantforhold. Tilsvarende var kjøretøyforhold medvirkende i 18 ulykker (19 %). Vegforhold var medvirkende i 32 ulykker (33 %), mens ytre forhold var medvirkende i 11 ulykker (11 %) i 2025.

Følgende forhold knyttet til trafikantene, veg, kjøretøy og ytre forhold inngår i analysene:

Faktorer knyttet til trafikant:	Fart, uforsvarlig atferd, synlighet og kommunikasjon, informasjonsinnhenting, trafikal kompetanse, kjøreerfaring, distraksjon i kjøretøyet, ruspåvirkning, sykdom, syn, hørsel, trøtthet, emosjonell tilstand etc.
Faktorer knyttet til kjøretøy:	Dårlige bremses, hjul, styring, blindsoner etc. og manglende sikring av last.
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø:	Sikthindring, spor, mangelfull skilting eller oppmerking, vegens linjeføring, hull eller spor i kjørebane, uryddig vegmiljø mv.
Faktorer knyttet til ytre forhold:	Klimatiske forhold, sikt, glatt veg, distraksjoner langs vegen, dyr i vegen.

3.1. Faktorer knyttet til trafikantene

3.1.1. Fart

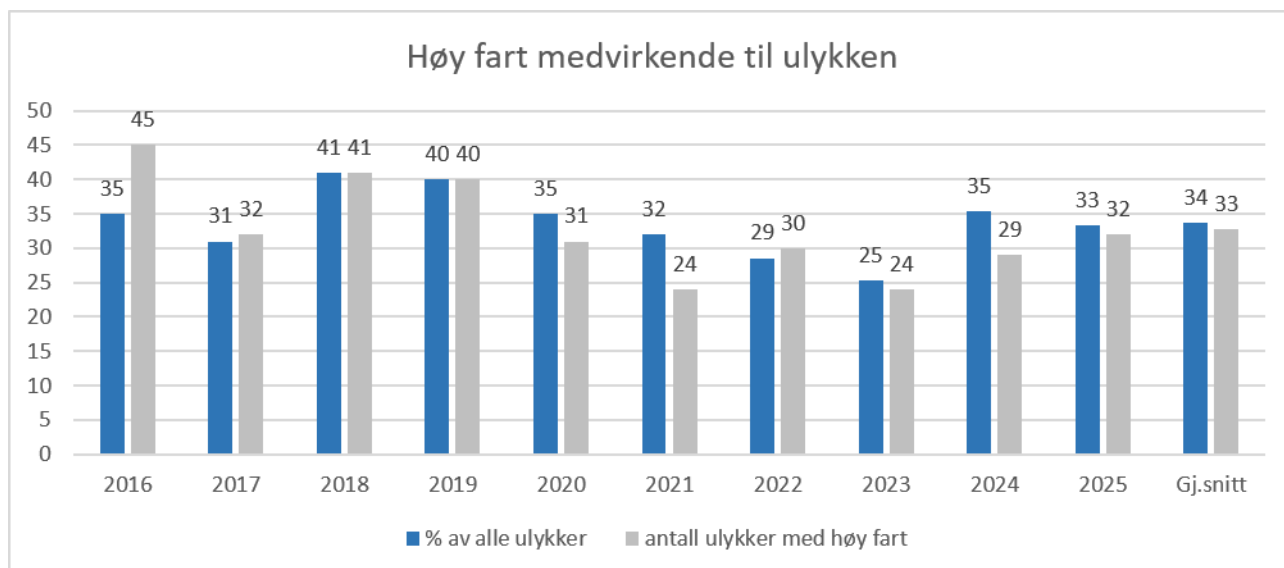
I kategorien fart inngår høy fart etter forholdene, fart over fartsgrensen og fart godt over fartsgrensen. Høy fart er ofte en medvirkende faktor til at dødsulykker skjer og er av stor betydning for hvilket skadeomfang dødsulykkene får. Vurderinger av fartsnivået i forbindelse med ulykker er basert på fartsberegninger ut fra spor på ulykkesstedet, estimeringer og eventuelle vitneutsagn understøttet av digitale data der dette har vært tilgjengelig.

Høy fart etter forholdene gjelder i de tilfeller hvor føreren ikke har tilpasset farten ut fra vegforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig. Med fart godt over fartsgrensen menes en fart som ville ført til inndragning av førerkortet. Fart over fartsgrensen blir i så måte fart over fartsgrensen, men under beslagsgrense.

Høy fart har vært medvirkende til at ulykken skjedde i 32 ulykker (33 %) i 2025. Av disse 32 ulykkene har høy fart etter forholdene vært medvirkende i 10 ulykker, fart over fartsgrensen i 8 ulykker og fart godt over fartsgrensen i 14 ulykker.

Ulykkene med høy fart (alle tre kategorier) fordeler seg på 10 møteulykker, 15 utforkjøringsulykker, 3 fotgjengerulykker, en kryssulykke, en samme kjøreretning og 2 andre uhell.

I perioden 2016-2025 har det i gjennomsnitt vært 33 ulykker pr år hvor høy fart har vært medvirkende til at ulykken har skjedd. Dette utgjør 34 % av dødsulykkene i samme periode. 2016 var det året i perioden med flest antall dødsulykker med høy fart (45 ulykker).



Figur 6: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

3.1.2. Manglende førerdyktighet

Vurdering av førerdyktighet i etterkant av en dødsulykke er i stor grad en subjektiv vurdering etter at hendelsesforløpet er kartlagt. Det vurderes blant annet om situasjonen var for vanskelig for en gjennomsnittlig bilfører eller om vedkommende burde ha behersket situasjonen. I vurderingen inngår blant annet hvor lenge føreren har hatt førerkort, vegmiljøets kompleksitet, informasjon til fører fra vegmiljøet, vanskelige ytre kjøreforhold og hvordan føreren har innrettet kjøringen etter forholdene. Manglende førerdyktighet er kategorisert i flere faktorer. Det kan være mer enn én medvirkende faktor i hver dødsulykke.

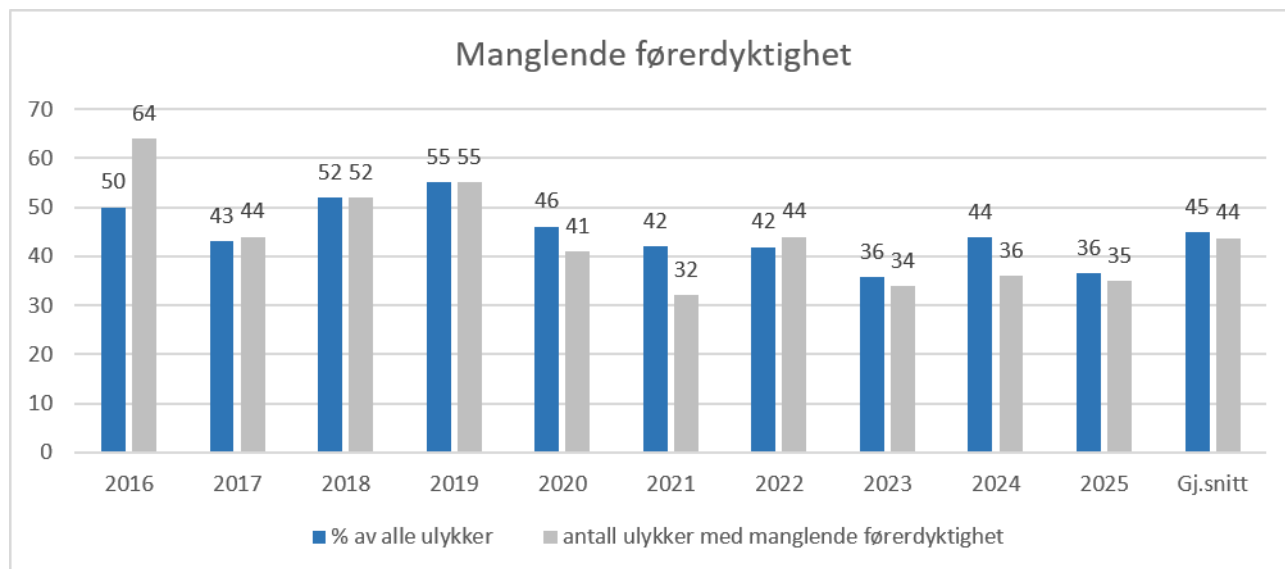
Ulykkesanalysegruppene har funnet at én eller flere faktorer knyttet til manglende førerdyktighet kan ha medvirket til 35 dødsulykker. Dette tilsvarer 36 % av dødsulykkene i 2025. Det er manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som er de største faktorene.

Antall registreringer av faktorer knyttet til manglende førerdyktighet overstiger antall ulykker hvor førerdyktighet har vært medvirkende faktorer. Dette henger sammen med at det i en del ulykker er konkludert med flere medvirkende faktorer innenfor manglende førerdyktighet.

Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet	I alt
Manglende informasjonsinnhenting	17
Manglende trafikal kompetanse	11
Manglende teknisk kjøretøybehandling	7
Særlig risikofylt atferd	6
Sittestilling/forankring	2
Manglende kjøreefaring	2
Manglende erfaring med kjøretøyet	3
Samlet antall registreringer	48
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	35
Andel av dødsulykkene	36 %

Tabell 12: Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet (flere faktorer kan forekomme i en enkelt ulykke)

I perioden 2016 – 2025 har faktorer knyttet til manglende førerdyktighet medvirket til 45 % av dødsulykkene. Dette utgjør i gjennomsnitt 44 ulykker pr år i perioden. Den faktoren som oftest gikk igjen i perioden er manglende informasjonsinnhenting.



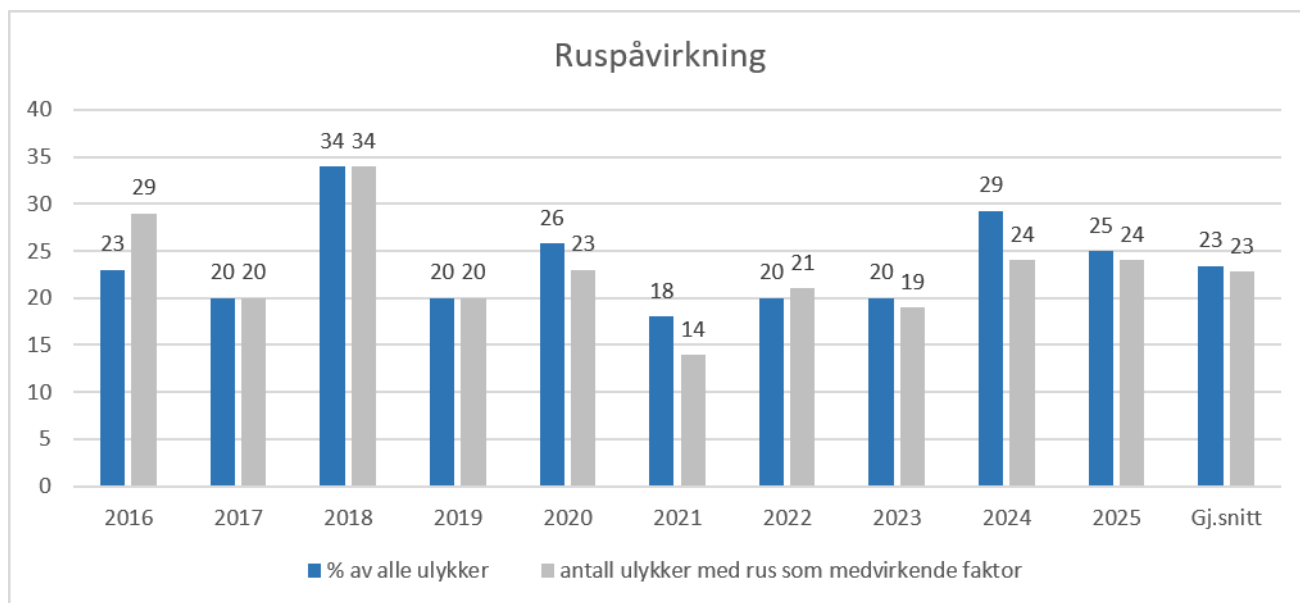
Figur 7: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

3.1.3. Ruspåvirkning

I 25 % av dødsulykkene (24 ulykker) i 2025 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor. I disse 24 ulykkene omkom 26 personer. Kategorien der rus hos den utløsende trafikantgruppen er medvirkende faktor er fordelt slik: 12 personbilførere, 6 MC-førere, 2 syklist, 3 ATV-førere og en el-sparkesyklist. Av de 24 dødsulykkene med rus har 12 vært med alkohol, 6 med blandingsrus og 6 med annen type rus.

Disse 24 rusulykkene fordeler seg på 16 utforkjøringsulykker, 5 møteulykker, en kryssulykke, en fotgjengerulykke og en ulykke i kategorien andre ulykker. 15 av dødsulykkene med rus skjedde om sommeren (juni, juli og august).

I 23 % av dødsulykkene i perioden 2016 – 2025 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor. Andelen av dødsulykkene hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor har vært relativt stabil de siste 10 årene, hvor 2018 og 2024 skiller seg ut.



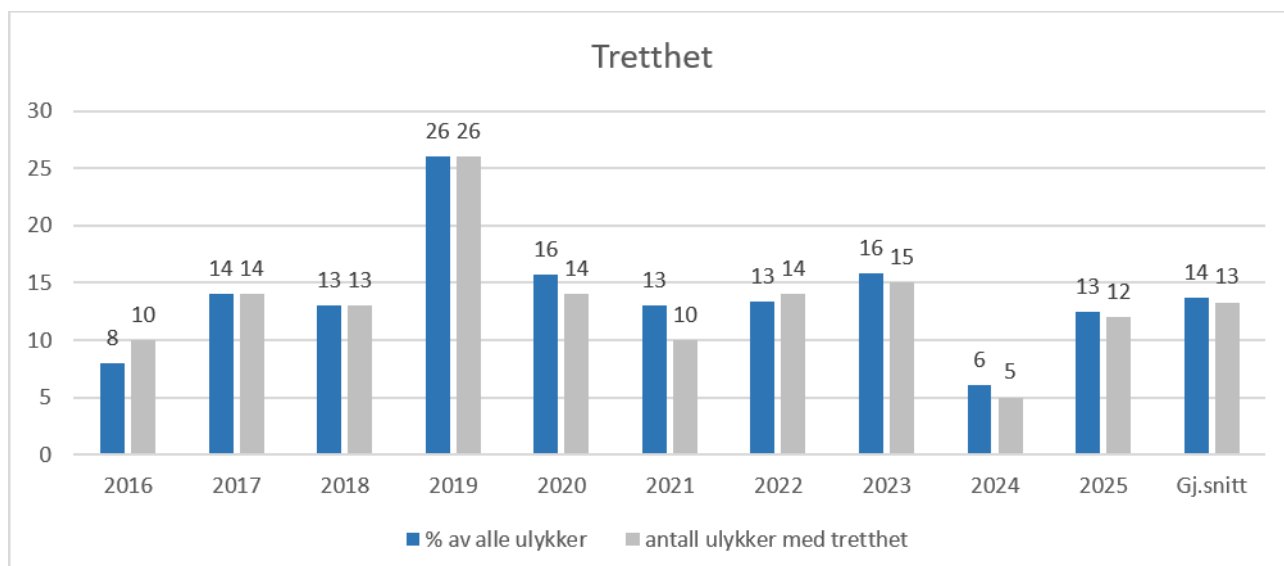
Figur 8: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

3.1.4. Tretthet

Tretthet kan være vanskelig å avdekke som faktor i dødsulykker hvor den parten som antas å ha utløst ulykken er omkommet. Koden tretthet brukes ikke dersom ruspåvirkning er til stede, med unntak av lett medikamentbruk.

Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene (12 ulykker) i 2025.

I perioden 2016 – 2025, har tretthet vært en medvirkende faktor i 14 % av dødsulykkene. Tallene har vært relativt stabile over perioden med unntak av 2019 og 2024.

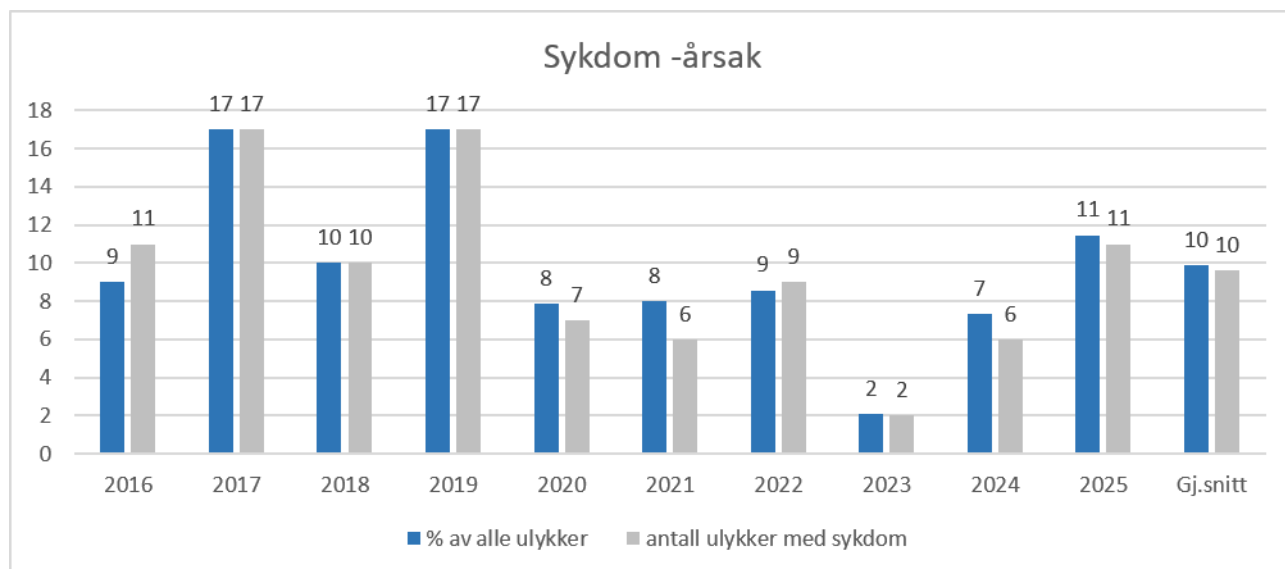


Figur 9: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

3.1.5. Sykdom

Analysene viser at sykdom har vært sannsynlig medvirkende faktor til t ulykkene har skjedd i 11 % av dødsulykkene (11 ulykker) i 2025. Ulykker hvor sykdom er dødsårsaken er ikke definert som en vegtrafikkulykke med mindre det oppstår personskader på andre involverte.

For perioden 2016 – 2025 har sykdom vært medvirkende faktor i 10 % av dødsulykkene. Antallet dødsulykker der sykdom har vært en medvirkende faktor varierer noe gjennom perioden.



Figur 10: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor sykdom har vært en medvirkende faktor

3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene

Ulykker med mistanke om selvmord i trafikken

Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken skyldes selvmord, er tatt ut av ulykkesstatistikken. Datamaterialet viser at det er mistanke om at 6 dødsulykker i 2024 (6 %), som ikke er tatt ut av statistikken, kan være selvmord. Dette gjelder ulykker hvor mistanken ikke er endelig dokumentert, men hvor ulykkesanalysegruppen ser dette som mest sannsynlig.

For perioden 2016 – 2025 som helhet er det mistanke om at i gjennomsnitt 7 % av dødsulykkene (7 ulykker i snitt pr år) skyldes selvmord i trafikken.



Figur 11: Dødsulykkene i perioden 2016 - 2025 hvor det er mistanke om selvmord i trafikken

Manglende synlighet og manglende refleksbruk

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i 5 dødsulykker i 2025. Dette gjelder to fotgjengere, en el-sparkesyklist, en MC-fører og et annet kjøretøy.

Distraksjonsfaktorer og manglende informasjonsinnhenting

Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor som er beheftet med stor usikkerhet og er på mange måter en faktor man sitter igjen med når andre faktorer er sjekket ut. Her har praksisen vært noe annerledes tidligere år. Det er vanskelig å si hvor mange bilførere som har latt seg distrahere som medvirkende for at ulykken skjer. Dette er spesielt vanskelig i singelulykker og også i ulykker kombinert med rus. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i tre dødsulykker. Dette gjelder to tungbilførere og en syklist.

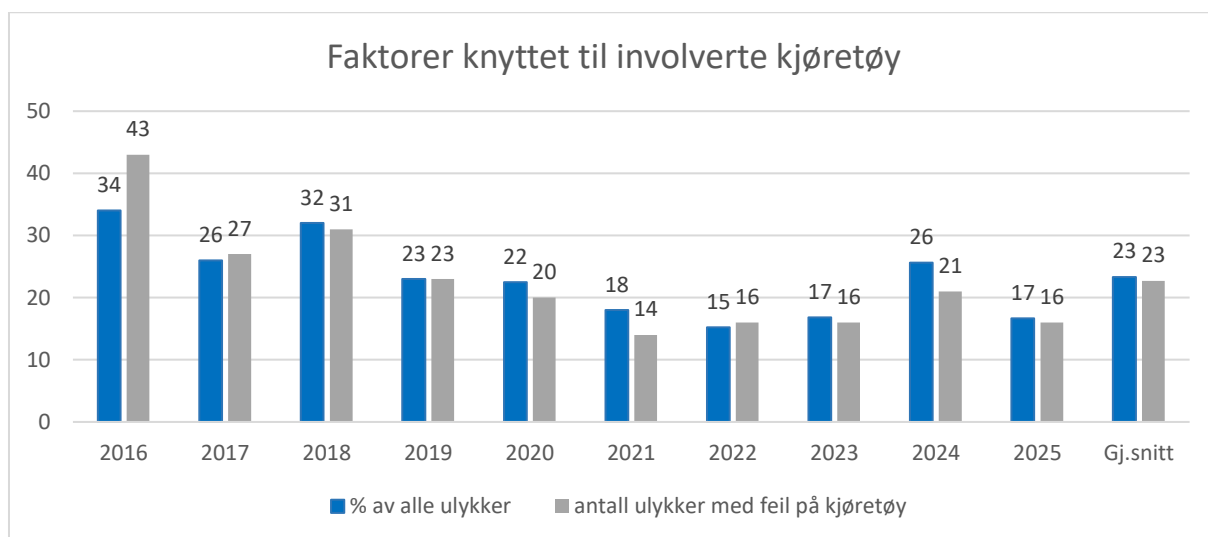
3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

Feil eller mangler ved kjøretøyene kan ha medvirket til ulykken i 16 dødsulykker i 2025 dvs. 17 % av alle dødsulykkene. En samlet oversikt over hvor ofte ulike feil og mangler er påpekt som medvirkende faktor er vist i tabellen under. Manglende sikt knyttet til kjøretøyet og feil med bremsesystem er som går oftest igjen.

Kjøretøyforhold	I alt
Bremser	4
Hjul/dekk	2
Lysutstyr	1
Styring og hjuloppheng	1
Sikt knyttet til kjøretøy/enhet	8
Ombygd kjøretøy- årsak	2
Samlet antall registreringer	18
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	16
Andel av dødsulykkene	17 %

Tabell 13: Antall enheter i 2025 hvor en eller flere kjøretøytekniske feil/mangler kan ha medvirket til ulykken (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2016 – 2025 har feil eller mangler ved kjøretøy vært medvirkende faktorer ved 23 % av dødsulykkene. Dette er i gjennomsnitt 23 ulykker per år. Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som klart oftest går igjen i hele perioden. Andelen av dødsulykkene hvor forhold ved kjøretøyene har medvirket til ulykkene har vært relativt stabilt siden 2017.



Figur 12: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor en eller flere faktorer knyttet til kjøretøy har vært en medvirkende faktor

3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

Forhold knyttet til veg og vegmiljø er vurdert til å ha vært medvirkende faktor i til sammen 19 dødsulykker i 2025. Dette tilsvarer 20 % av alle dødsulykkene.

Det forholdet som oftest går igjen, er dårlig horisontalkurvatur og sikthindringer.

Vegforhold	I alt
Horisontal linjeføring	9
Vertikal linjeføring	1
Dårlig optisk ledning	4
Tverrfall	2
Sikthindring	6
Skilting	2
Vegbelysning	2
Vegsystem	2
Arbeid på eller ved veg - årsak	1
Trafikkregulering	1
Utforming av kryss/avkjørsler	1
Faste vegforhold årsak - annet	1
Samlet antall registreringer	32
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	19
Andel av dødsulykkene	20 %

Tabell 14: Antall forhold knyttet til veg og vegmiljø i 2025, som har vært medvirkende faktor (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2016 – 2025 er forhold knyttet til veg og vegmiljø vurdert til å være medvirkende faktorer ved 29 % av dødsulykkene. De forholdene som oftest går igjen er vegens horisontale linjeføring, sikthindringer langs vegen og mangelfull skilting og oppmerking. Det er forholdsvis små variasjoner fra år til år når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor forhold ved vegen og vegmiljøet kan ha vært medvirkende faktorer.



Figur 13: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor en eller flere faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket

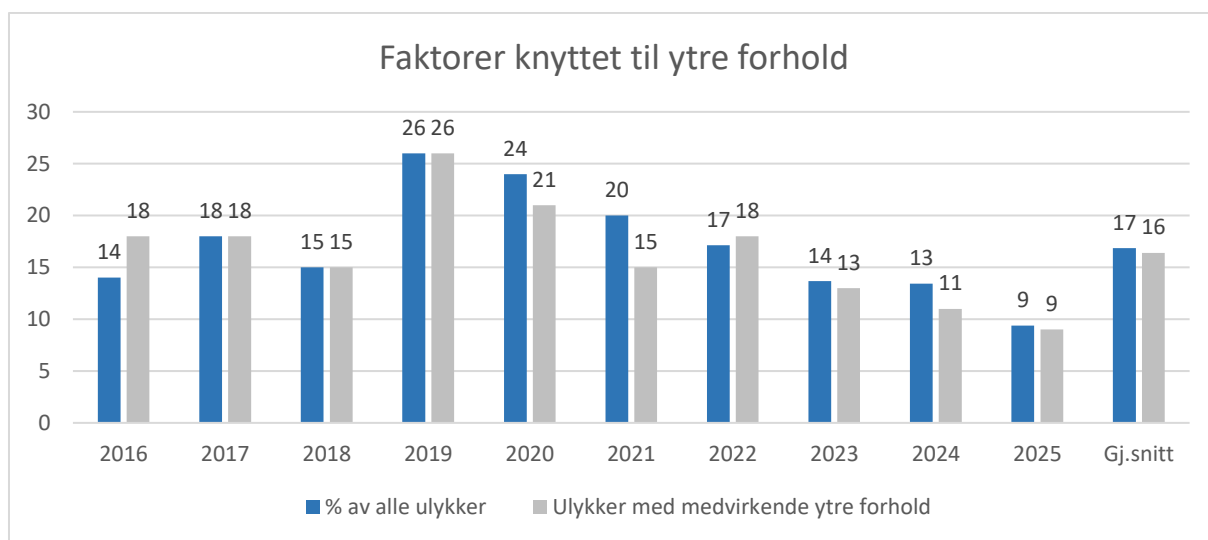
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold

Ytre forhold omfatter en rekke ulike faktorer knyttet til vær- og føreforhold. Slike forhold har i 2025 vært medvirkende faktorer i 9 dødsulykker (9 %).

Ytre forhold	I alt
Føreforhold - is/snø	3
Andre vær- og føreforhold	2
Siktforhold - lys/vær	3
Siktforhold - trafikk	1
Dyr i vegbanen - årsak	2
Samlet antall registreringer	11
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	9
Andel av dødsulykkene	9 %

Tabell 15: Antall ytre forhold som kan ha vært medvirkende faktorer i dødsulykker i 2025 (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2016 – 2025 er faktorer knyttet til ytre forhold vurdert til å være medvirkende ved 17 % av dødsulykkene. Andelen hvor dette er medvirkende har variert en del gjennom perioden, men hatt en nedadgående trend siden 2019. Faktoren som oftest går igjen, er føreforhold is/snø (glatt veg).



Figur 14: Dødsulykkene i perioden 2016-2025 hvor faktorer knyttet til ytre forhold har medvirket

4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget

I det følgende gjennomgås forhold som kan ha bidratt til skadeomfanget i dødsulykkene i 2025. På samme måte som at en ulykke kan ha flere medvirkende årsaker, kan det også være flere forhold som har medvirket til at ulykken fikk dødelig utgang.

4.1. Faktorer knyttet til trafikant

4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr

Sikkerhetsutstyr omfatter bilbelte i bil, hjelm og verneklær for MC og moped, og hjelm for syklist og el-sparkesyklister.

Av i alt de 50 personene som omkom i bil og tungbil i 2025 var det 6 som ikke brukte bilbelte og to som brukt belte feil, noe som utgjør 16 % av de omkomne i bil. Det er vanskelig å avgjøre om de omkomne ville hatt mulighet til å overleve hvis de hadde brukt bilbelte eller om det var festet riktig. Mange av ulykkene hvor fører eller passasjer ikke brukte bilbelte og omkom, har skjedd i kombinasjon med høy fart. Kollisjonskreftene har da vært så store at de kan ha overgått menneskets tåleevne. Analysene viser at 4 av de 6 som ikke brukte belte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte.

Andelen omkomne i bil som ikke har brukt bilbelte er høy hvis man sammenligner med registrert bruk av bilbelte generelt selv om tallene var lavere enn i 2024. Tilstandsundersøkelsene for 2024 viste at 96,9 % av førere og forsetepassasjerer brukte bilbelte.

Av de 24 omkomne personene på motorsykkel i 2025 brukte alle hjelm. Tre av de hadde ikke festet hjelmen skikkelig (for eksempel ufestet stropp). I mange dødsulykker med motorsykkel har manglende bruk av sikkerhetsutstyr sannsynligvis i begrenset grad hatt betydning for skadeomfanget. Det dreier seg vanligvis om så store kollisjonskrefter ved sammenstøt med annet kjøretøy, rekkverk eller gjenstander i sideterenget at bruk av sikkerhetsutstyr i liten grad hadde kunnet forhindre at ulykken ble en dødsulykke. I flerpartsulykker mellom motorsykkel og bil har den store vektforskjellen mellom kjøretøyene, og dermed forskjellen i energimengde, vært avgjørende for omfanget av personskadene. Analysene viser at det er grunn til å tro at to av de tre som ikke hadde festet hjelmen skikkelig kunne overlevd med skikkelig bruk av hjelm.

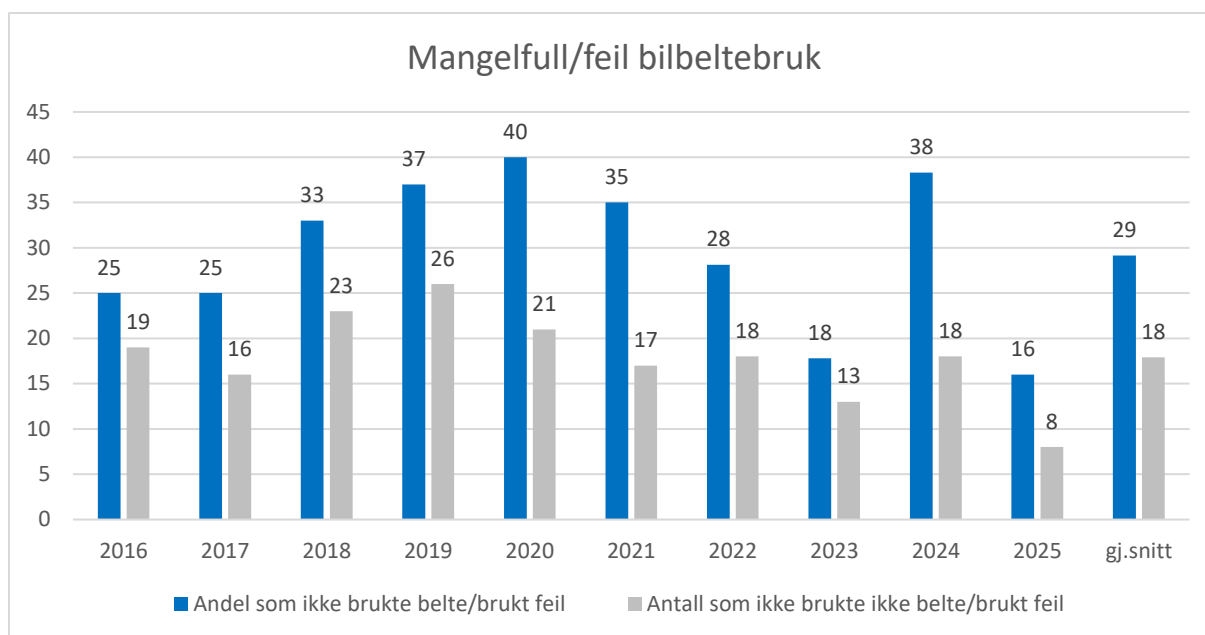
Gjennomsnittlig andel ikke brukt/feilbruk av hjelm på MC for perioden 2016-2025 er 13 %. De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert.

Når det gjelder omkomne personer på sykkel, dreier det seg hvert år om ganske små tall. Variasjonene fra år til år er dermed ganske store når det gjelder andelen som ikke har brukt hjelm. Tre av de 11 som omkom på sykkel i 2025 brukte ikke hjelm. Det er stor sannsynlighet for at alle disse tre kunne ha overlevd ved bruk av hjelm. For perioden 2016-2025 som helhet har 44 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm.

To personer omkom på el-sparkesykkel i 2025. Ingen av disse brukte hjelm. Det er stor sannsynlighet for at en av disse ville overlevd ved bruk av hjelm.

	Bilførere og bilpassasjerer		Personer på motorsykkel		Personer på el-sparkesykkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm/feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm	Drepte	Brukte ikke hjelm/feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
Antall personer	50	8	24	3	2	2	1	0	11	3
Andel av antall drepte		16 %		13 %		100 %		0 %		27 %

Tabell 16: Omkomne personer og bruk av sikkerhetsutstyr



Figur 15: Drepte i bil som ikke brukte bilbelte eller brukte det feil i perioden 2016 - 2025

I perioden 2016 – 2025 har 29 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukt det feil. I 2025 var det 6 personer som omkom i bil som ikke brukte bilbelte, samt at to brukte det feil. Dette utgjør 16 % av omkomne i bil. 2025 var det året i perioden hvor færrest personer omkom i bil uten bruk av bilbelte.

4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang

Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil ofte ha betydning for skadeomfanget i en ulykke. Bilens sikkerhetsnivå og hva bilen treffer vil også ha betydning. Nullvisjonen er basert på analyser som viser at en fotgjenger har stor sjanse for å overleve en påkjørsel i hastighet under 30 km/t dersom vedkommende har normalt god helse. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med en personbil med tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t. I nesten alle ulykkene ville skadeomfanget ha blitt redusert ved lavere fartsnivå, men i noen ulykker er det så store kollisjonskrefter at resultatet ville blitt en dødsulykke uansett, for eksempel ved kollisjoner mellom personbil og tunge kjøretøy.

Ulykkesanalysegruppenes materiale viser for 2025 at i 53 % av alle dødsulykkene (51 ulykker) er høy fart vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget. Kap. 3.1.1 viser antallet og andelen hvor fart har medvirket til at ulykken har skjedd og må ikke forveksles med dette tallet.

4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne

Redusert helsetilstand og tåleevne hos trafikantene kan føre til at utfallet blir fatalt i ulykker hvor andre personer ville overlevd. Dette er ofte ulykker med lavere fart og energipåkjenning enn de andre dødsulykkene. Dette gjelder ofte trafikanter med en sykdom, redusert helsetilstand eller aldersrelatert svekkelse som gjør de mer sårbare.

Redusert helsetilstand og tåleevne	I alt
Sykdom - omfang	5
Aldersrelatert svekkelse	5
Redusert helsetilstand og tåleevne - annet	1
Samlet antall registreringer	11
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	9
Andel av dødsulykkene	9 %

Tabell 17: Antall ulykker i 2025 hvor redusert helsetilstand og tåleevne har medvirket til skadeomfanget

4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

4.2.1. Stor forskjell i energimengde

Kjøretøyenes bevegelsesenergi er en funksjon av kjøretøyenes masse (vekt) og fart. Ved kollisjoner eller utforkjøringer omdannes bevegelsesenergien til mekanisk deformasjonsarbeid. Kjøretøy med stor masse vil følgelig representere større energi som omdannes enn en enhet med mindre masse. Den letteste enheten får i en frontkollisjon bevegelse i motsatt retning, som igjen betyr meget høy negativ retardasjon (G-belastning). Den letteste enheten påføres dermed størst skade.

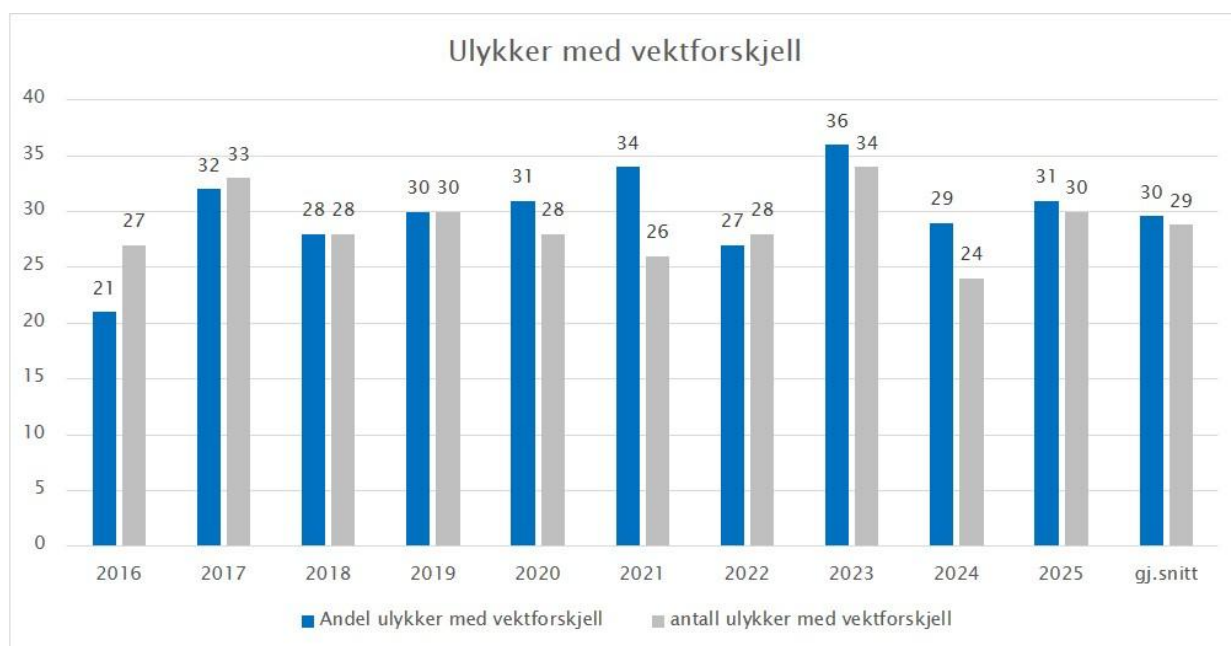
Stor vektforskjell mellom de involverte kjøretøyene antas å ha bidratt til skadeomfanget i til sammen 31 % av alle dødsulykkene (30 ulykker) i 2025. Ulykker med sykkel, el-sparkesykkel og fotgjenger mot annet kjøretøy er her ikke tatt med.

Stor vektforskjell	I alt
Personbil mot lastebil/buss/vogntog	15
MC/moped mot person-/varebil	6
MC/moped mot lastebil/buss/vogntog	3
Stor vektforskjell samme kjøretøygruppe	4
Stor vektforskjell - annet	2
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	30
Andel av dødsulykkene	31 %

Tabell 18: Antall dødsulykker i 2025 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget

I 16 % av alle dødsulykkene i 2025 (15 ulykker) var vektforskjell mellom personbil og tunge kjøretøy (lastebil/vogntog/buss) medvirkende til skadeomfanget. Ulykker hvor tunge kjøretøy er innblandet har høy alvorlighetsgrad ettersom de representerer store energimengder i forhold til mindre og lettere kjøretøy.

I perioden 2016 – 2025 har stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy sannsynligvis bidratt til skadeomfanget i 30 % av dødsulykkene, i gjennomsnitt 29 ulykker pr år. Andelen har variert noe i løpet av perioden med den laveste andelen i 2016.



Figur 16: Dødsulykkene i perioden 2016 – 2025 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget

4.2.2. Passiv sikkerhet

Passiv sikkerhet er den beskyttelsen som kjøretøyet gir fører og passasjerer når ulykken inntreffer. En del nye biler er også konstruert slik at myke trafikanter skal bli mindre skadet ved en påkjørsel.

Nyere biler er bygget med stivere kupé og mykere front, for derved å oppnå en deformasjonssone foran kupéen, mens eldre biler mangler tilsvarende energiabsorberende deformasjonssoner. Personene i eldre biler påføres dermed større retardasjonskrefter samtidig som kupéen blir mer inntrykt av karosseri- og styringskomponenter. Eldre modeller kan også mangle kollisjonsputer, sidekollisjonsputer, beltestrammere og ekstra avstivning i dørene.

Det kommer fortløpende ny teknologi og nye internasjonale krav til utforming som bidrar til skadebegrensning. Bilenes karosserisikkerhet er avhengig av type, merke og årsmodell.

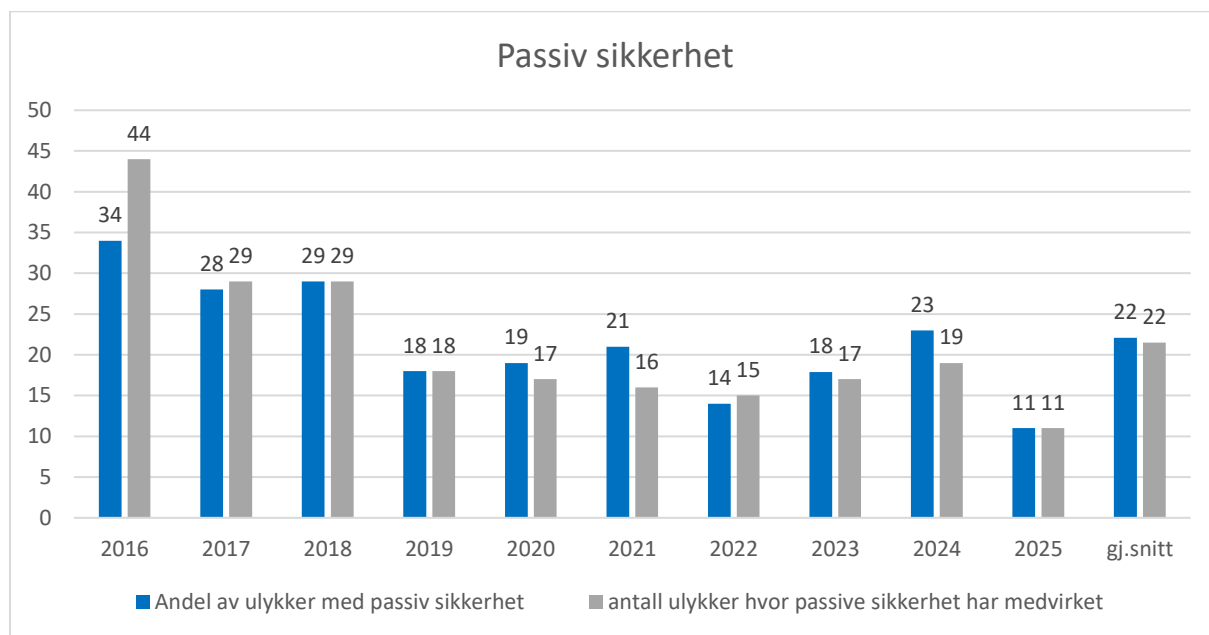
I denne sammenheng ser man også på kritisk treffpunkt. Dette gjelder kollisjoner hvor treffpunktet er utenfor deformasjonssonene til kjøretøyet, altså de svakeste punktene på kjøretøyet.

Passiv sikkerhet	I alt
Dårlig karosserisikkerhet	2
Utvendig kjøretøyutforming	2
Kritisk treffpunkt	9
Samlet antall registreringer	13
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	11
Andel av dødsulykkene	11 %

Tabell 19: Antall faktorer i 2025 knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy som kan ha medvirket til skadeomfanget (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke)

Faktorer knyttet til passiv sikkerhet kan ha medvirket til skadeomfanget i 11 % av alle dødsulykkene (11 ulykker) i 2025. Tallene har vært relativt stabile de siste syv årene når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget.

Den klart viktigste faktoren er treffpunktet på kjøretøyet ved kollisjon eller utforkjøring. Kritisk treffpunkt på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Ved et treffpunkt utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskader blir større. Dårlig innebygd karosserisikkerhet medfører også at skadeomfanget blir større.



Figur 17: Dødsulykkene i perioden 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy kan ha medvirket til skadeomfanget

4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø

Det er flere typer vegforhold som kan ha medvirket til skadeomfanget. I alt kan én eller flere faktorer knyttet til vegforhold ha medvirket til skadeomfanget i 36 % av alle dødsulykkene i 2025 (35 ulykker).

Veg- og vegmiljø	I alt
Sideterrengutforming	14
Andre objekter i sideterrenget	5
Siderekkeverk	9
Trær eller stubber i sideterrenget	3
Stup/vann	1
Sideterreng - annet	1
Midtrekkeverk	7
Samlet antall registreringer	40
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	35
Andel av dødsulykkene	36 %

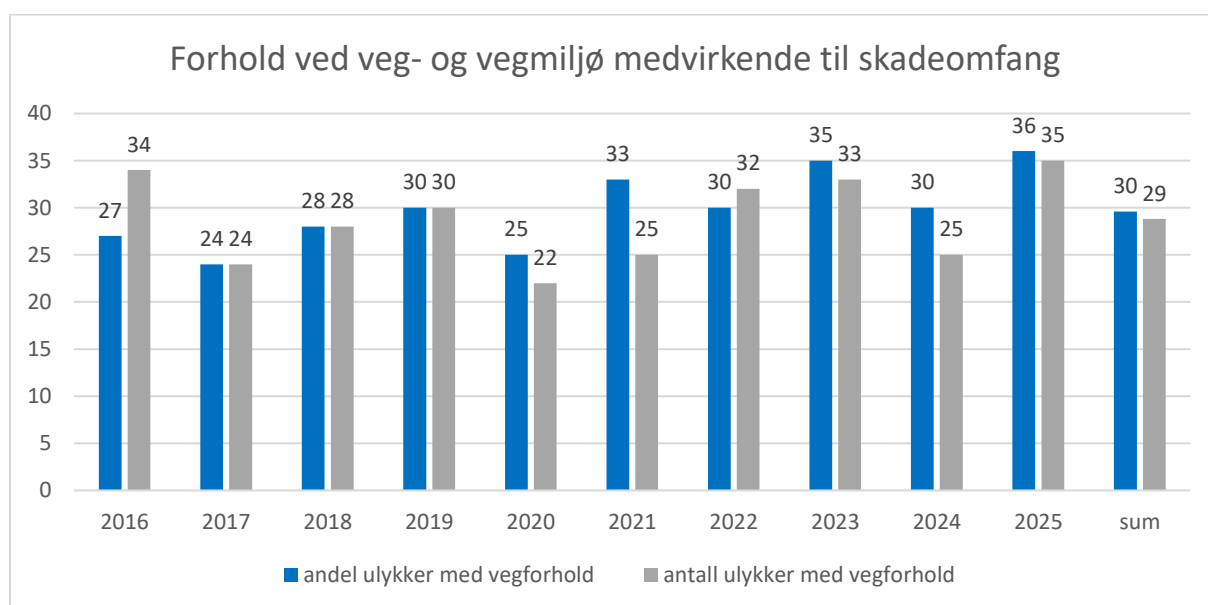
Tabell 20: Antall tilstander ved vegforhold som kan ha medvirket til skadeomfanget ved dødsulykker i 2025 (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke)

Når vi ser på faktorer knyttet til veg og vegmiljø, er utforming av vegens sideterreng den faktoren som har den største betydningen for hvilket skadeomfang ulykkene får. Farlig sideterreng kan være fjellknauser, vann, trær, jordvoller, grøfter, skråninger og avkjørsler. Påkjørsel med bråstopp eller slag mot faste elementer i sideterrenget kan føre til at en utforkjøring får dødelig utgang, avhengig av fart, hvor kjøretøyet treffer og kjøretøyet karosseristyrke.

Med faktoren siderekkverk menes ulykker hvor siderekkverket ikke har klart å forhindre utfallet av ulykken. Dette kan være at rekkverket er for svakt forankret, for kort eller for lavt ihht regelverket. Faktoren innbefatter også ulykker med MC hvor mc-fører/passasjer har omkommet ved treff av rekkverk og tunge kjøretøy hvor rekkverket ikke har holdt igjen kjøretøyet.

Midtrekkverk er en faktor som er påpekes dersom en trafikant blir drept som følge av kollisjon med rekkverket (en ulykke med MC-fører) eller for møteulykker på veger uten midtrekkverk, men med så høy trafikk at ny veg ville vært dimensjonert med midtrekkverk (6 ulykker).

I perioden 2016 – 2025 som helhet har veg- og vegmiljø medvirket til skadeomfanget i 30 % av dødsulykkene.

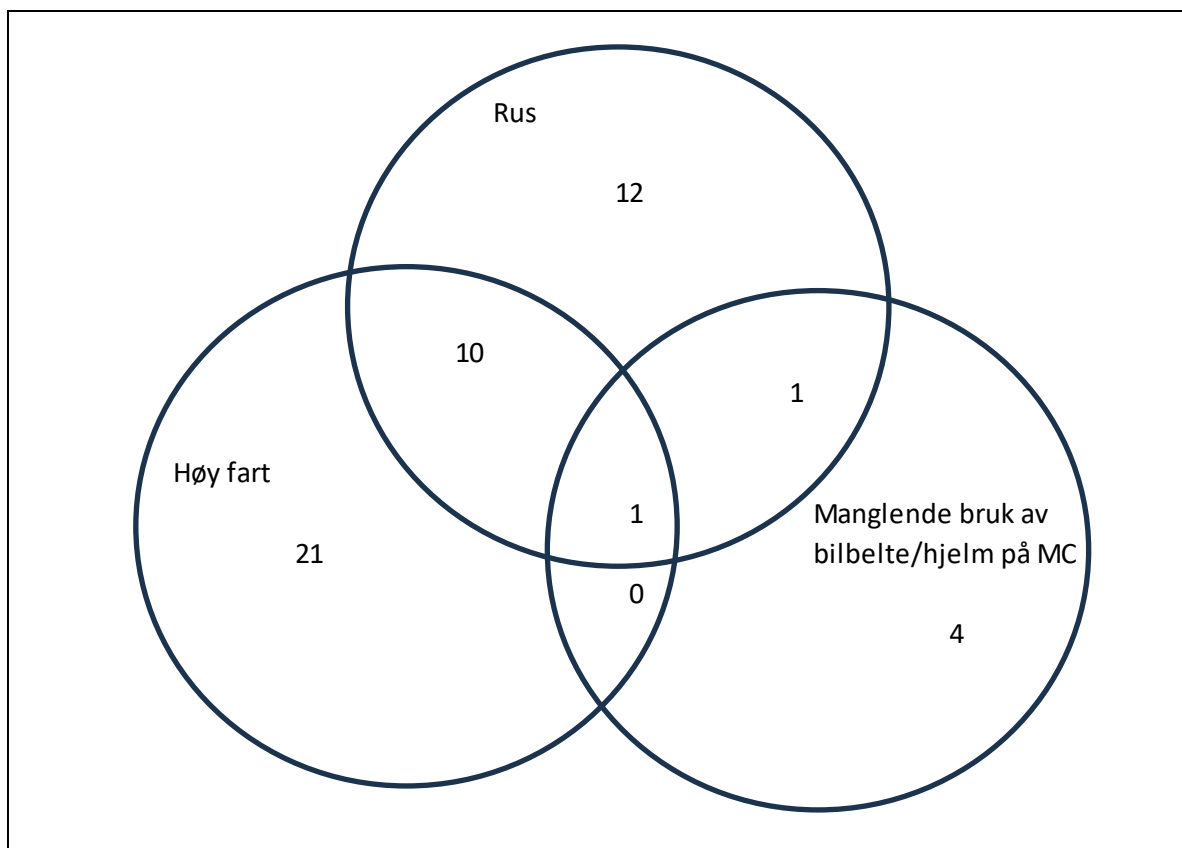


Figur 18: Dødsulykkene i perioden 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø som kan ha bidratt til skadeomfanget

4.4. Kombinerte medvirkende faktorer (rus, høy fart og manglende sikkerhetsutstyr)

Kapittel 3 og 4 viser de medvirkende faktorene, til at ulykkene har skjedd og til skadeomfanget, hver for seg. Som påpekt er det ofte flere medvirkende faktorer i en og samme ulykke. I enkelte sammenhenger vil det derfor være aktuelt å se på samhandling mellom flere medvirkende faktorer. Dette gjerne også kombinert med enkelte fakta rundt ulykkene.

Figuren under er et eksempel som viser sammenhengen mellom de medvirkende faktorene ruspåvirkning (kap. 3.1.3) og høy fart i ulykkene (kap. 3.1.1) i 2025. I tillegg er dette kombinert med faktaopplysningen om bruk av bilbelte i bil/buss og hjelm på MC til de omkomne i ulykkene (kap. 4.1.1).



Figur 19: Venndiagram med ruspåvirkning, høy fart og manglende bruk av sikkerhetsutstyr for dødsulykkene i 2025

Det var 24 dødsulykker i 2025 hvor ruspåvirkning var en medvirkende faktor og 32 ulykker hvor høy fart var en medvirkende faktor. 6 personer som omkom, brukte ikke bilbelte. Alle drepte på MC-brukte hjelm. Feilbruk av bilbelte og hjelm er ikke tatt med her.

Figuren viser at de tre faktorene nevnt over ofte opptre sammen i ulykker. Spesielt høy fart og ruspåvirkning inngår ofte sammen. Det var kun en ulykke hvor ruspåvirkning, høy fart og manglende bruk av sikkerhetssystem var medvirkende samtidig.

Ulike kombinasjoner av de tre faktorene ruspåvirkning, høy fart og manglende sikkerhetssystem har vært til stede i 49 av dødsulykkene i 2025, noe som utgjør 51 % av alle dødsulykkene.

Vedlegg – Tabeller og uttrekk

Ulykkesbildet 2025

Ulykker fordelt på fylker

Fylkesvis fordeling av dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning for 2025

Fylke	Andel dødsulykker	Andel drepte	Andel trafikkarbeid	Andel befolkning
Agder	4,2 %	4,7 %	7,2 %	5,8 %
Akershus	9,4 %	8,5 %	13,6 %	13,3 %
Buskerud	5,2 %	4,7 %	6,3 %	4,9 %
Finnmark	2,1 %	1,9 %	1,5 %	1,3 %
Innlandet	11,5 %	11,3 %	11,3 %	6,7 %
Møre og Romsdal	7,3 %	6,6 %	5,0 %	4,9 %
Nordland	8,3 %	10,4 %	4,5 %	4,3 %
Oslo	7,3 %	6,6 %	3,9 %	12,9 %
Rogaland	4,2 %	3,8 %	7,6 %	9,0 %
Telemark	5,2 %	4,7 %	3,8 %	3,2 %
Troms	6,3 %	9,4 %	3,5 %	3,0 %
Trøndelag	4,2 %	3,8 %	9,0 %	8,7 %
Vestfold	6,3 %	5,7 %	5,5 %	4,6 %
Vestland	15,6 %	15,1 %	11,5 %	11,7 %
Østfold	3,1 %	2,8 %	5,8 %	5,6 %
I alt	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Trafikantgrupper

Antall drepte i perioden 2016-2025 fordelt på trafikantgrupper – absolutte tall og prosentvis fordeling

Trafikantgruppe	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Antall											2016-2025
Bilfører	56	51	61	56	43	35	45	51	38	39	475
Bilpassasjer	19	12	9	15	10	13	19	22	9	11	139
Person MC	22	20	16	16	19	15	21	20	20	24	193
Person moped	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	8
Person sykkel	12	10	7	6	3	3	6	6	6	11	70
Fotgjenger	17	12	13	15	14	9	14	6	6	10	116
Andre	8	0	1	0	3	4	11	4	7	10	48
I alt	135	106	108	108	93	80	116	110	87	106	1049
Trafikantgruppe											
Prosent											
Bilfører	41 %	48 %	56 %	52 %	46 %	44 %	39 %	46 %	44 %	37 %	45 %
Bilpassasjer	14 %	11 %	8 %	14 %	11 %	16 %	16 %	20 %	10 %	10 %	13 %
Person MC	16 %	19 %	15 %	15 %	20 %	19 %	18 %	18 %	23 %	23 %	18 %
Person moped	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Person sykkel	9 %	9 %	6 %	6 %	3 %	4 %	5 %	5 %	7 %	10 %	7 %
Fotgjenger	13 %	11 %	12 %	14 %	15 %	11 %	12 %	5 %	7 %	9 %	11 %
Andre	6 %	0 %	1 %	0 %	3 %	5 %	9 %	4 %	8 %	9 %	5 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Måned og ukedag

Antall dødsulykker i 2025 fordelt på måned og ukedag

Måned	Ukedag							I alt
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
Januar	1		1	1		1		4
Februar		1		2	1	1		5
Mars	1	1	1					3
April		1			2	1	2	6
Mai	1	1	3	2	2			9
Juni	5	4	1			3	4	17
Juli	2	2	2	3	1	3	1	14
August	3	2		1	2		4	12
September	1			2		1	4	8
Oktober	2	1	1			1		5
November		1	1		1		1	4
Desember	4	3	1				1	9
I alt	20	17	11	11	9	11	17	96

Tid på døgnet

Antall dødsulykker i 2025 fordelt over døgnet

	Morgen (kl.06-09)	Formiddag (kl.09-12)	Ettermiddag (kl.12-18)	Kveld (kl.18-24)	Natt (kl.00-06)	SUM
Dødsulykker	9	10	47	18	12	96

Ulykkestype og vegklasse

Antall dødsulykker i 2025 fordelt på ulykkestype og vegklasse

Ulykkestyper	Vegklasse				I alt
	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	
Samme kjøreretning		1	1		2
Møteulykker	17	15			32
Kryssulykker	2	6	1	2	11
Fotgiengerulykker	1	4	4		9
Utforkjøringsulykker	11	17	3	3	34
Andre ulykker	1	4	1	2	8
I alt	32	47	10	7	96

Stedsforhold og ulykkestype

Antall dødsulykker i 2025 fordelt på stedsforhold og ulykkestype

Stedsforhold	Ulykkestype						I alt
	Samme kjøre- retning	Møte- ulykke	Kryss- ulykke	Fotgjenger- ulykke	Utfør- kjøring	Andre ulykker	
Rettstrekning	2	17	11	7	9	6	52
Normal kurve		8		2	15	1	26
Krapp kurve/ varierende radius		7			10	1	18
I alt	2	32	11	9	34	8	96

ÅDT og ulykkestype

Dødsulykker i 2025 fordelt på ÅDT og uhellskoder

ÅDT/Uhellskoder	0-9 Andre uhell	10 - 19 Samme kjøreretning	20 - 29 Møteulykke	30 - 69 Kryssulykke	70 - 89 Fotgjenger ulykke	90 - 99 Utforkjøring	Sum
0-1000	2		8	2	2	14	28
1001-2000	3		3	1		5	12
2001-3000			5	1	1	5	12
3001-4000			2		1	4	7
4001-5000	2		1			1	4
5001-6000			3				3
6001-7000		1	1	2	1		5
7001-8000				3	1		4
8001-9000				1			1
9001-10000			1	1		2	4
10001-11000						1	1
11001-12000			2			1	3
over 12000	1		6		1		8
ukjent		1			2	1	4
Sum	8	2	32	11	9	34	96

Fartsgrense og ulykkestype

Dødsulykker i 2025 fordelt på fartsgrense på stedet og uhellskoder

Fartsgrense/Uhellskoder	0-9 Andre uhell	10 - 19 Samme kjøreretning	20 - 29 Møteulykke	30 - 69 Kryssulykke	70 - 89 Fotgjenger ulykke	90 - 99 Utforkjøring	Sum
30 km/t	1				2	2	5
40 km/t	1					3	4
50 km/t	3		1	7	4	2	17
60 km/t		1	4	3	1	3	12
70 km/t			4			1	5
80 km/t	2	1	20	1	2	22	48
90 km/t			3				3
100 km/t	1						1
110 km/t							0
g/s-veg						1	1
Sum	8	2	32	11	9	34	96

Vær- og føreforhold

Antall dødsulykker i 2025 fordelt på vær-, føre- og lysforhold

Værforhold	Ulykker		Lysforhold	Ulykker	
God sikt, opphold	76	79 %	Dagslys	70	73 %
God sikt, nedbør	15	16 %	Tussmørke (skumring)	4	4 %
Dårlig sikt, nedbør	3	3 %	Mørkt m/belysning	11	11 %
Dårlig sikt, annet	1	1 %	Mørkt u/belysning	11	11 %
Dårlig sikt, tåke/dis	1	1 %	Ukjent		
Ukjent			I alt	96	100 %
I alt	96	100 %			
Føreforhold	Ulykker				
Tørr, bar veg	56	58 %			
Våt, bar veg	31	32 %			
Snø- eller isbelagt	4	4 %			
Delvis snø- eller isbelagt	4	4 %			
Glatt ellers	1	1 %			
Ukjent					
I alt	96	100 %			

Medvirkende faktorer til ulykkene

Høy fart

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med høy fart	Andel av dødsulykkene
2016	128	45	35 %
2017	102	32	31 %
2018	100	41	41 %
2019	100	40	40 %
2020	89	31	35 %
2021	76	24	32 %
2022	105	30	29 %
2023	95	24	25 %
2024	82	29	35 %
2025	96	32	33 %
I alt	973	328	34 %

Manglende førerdyktighet

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med manglende førerdyktighet	Andel av dødsulykkene
2016	128	64	50 %
2017	102	44	43 %
2018	100	52	52 %
2019	100	55	55 %
2020	89	41	46 %
2021	76	32	42 %
2022	105	44	42 %
2023	95	34	36 %
2024	82	36	44 %
2025	96	35	36 %
I alt	973	437	45 %

Ruspåvirkning

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med ruspåvirkning	Andel av dødsulykkene
2016	128	29	23 %
2017	102	20	20 %
2018	100	34	34 %
2019	100	20	20 %
2020	89	23	26 %
2021	76	14	18 %
2022	105	21	20 %
2023	95	19	20 %
2024	82	24	29 %
2025	96	24	25 %
I alt	973	228	23 %

Tretthet

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med tretthet	Andel av dødsulykkene
2016	128	10	8 %
2017	102	14	14 %
2018	100	13	13 %
2019	100	26	26 %
2020	89	14	16 %
2021	76	10	13 %
2022	105	14	13 %
2023	95	15	16 %
2024	82	5	6 %
2025	96	12	13 %
I alt	973	133	14 %

Sykdom

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor sykdom har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med sykdom	Andel av dødsulykkene
2016	128	11	9 %
2017	102	17	17 %
2018	100	10	10 %
2019	100	17	17 %
2020	89	7	8 %
2021	76	6	8 %
2022	105	9	9 %
2023	95	2	2 %
2024	82	6	7 %
2025	96	11	11 %
I alt	973	96	10 %

Ulykker med mistanke om selvmord i trafikken

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor det er mistanke om selvmord i ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker med mistanke om selvmord	Andel av dødsulykkene
2016	128	5	4 %
2017	102	7	7 %
2018	100	6	6 %
2019	100	8	8 %
2020	89	9	10 %
2021	76	11	15 %
2022	105	8	8 %
2023	95	4	4 %
2024	82	6	7 %
2025	96	6	6 %
I alt	973	70	7 %

Faktorer knyttet til kjøretøy

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til kjøretøy har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor kjøretøyfaktorer har medvirket	Andel av dødsulykkene
2016	128	43	34 %
2017	102	27	26 %
2018	100	31	32 %
2019	100	23	23 %
2020	89	20	22 %
2021	76	14	18 %
2022	105	16	15 %
2023	95	16	17 %
2024	82	21	26 %
2025	96	16	17 %
I alt	973	227	23 %

Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket	Andel av dødsulykkene
2016	128	42	33 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	35	35 %
2020	89	32	36 %
2021	76	18	24 %
2022	105	22	21 %
2023	95	25	26 %
2024	82	24	29 %
2025	96	19	20 %
I alt	973	278	29 %

Medvirkende faktorer til skadeomfanget

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr

Andel av omkomne personer i bil, på motorsykkkel, moped og sykkel i perioden 2016 – 2025 som ikke har brukt sikkerhetsutstyr (ikke nødvendigvis medvirkende for skadeomfanget)

År	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
2016	75	19	22	6	1	0	12	5
2017	63	16	20	2	1	0	10	5
2018	70	23	16	4	1	0	7	2
2019	71	26	16	2	0	0	6	3
2020	53	21	19	0	1	1	3	1
2021	48	17	15	1	1	1	3	2
2022	64	18	21	2	0	0	6	1
2023	73	13	20	4	1	0	6	3
2024	47	18	20	2	1	0	6	6
2025	50	8	24	3	1	0	11	3
I alt	614	179	193	26	8	2	70	31
Andel av antall drepte		29 %		13 %		25 %		44 %

Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor stor vektforskjell har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor forskjell i energimengde har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2016	128	27	21 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	28	31 %
2021	76	26	34 %
2022	105	28	27 %
2023	95	34	36 %
2024	82	24	29 %
2025	96	30	31 %
I alt	973	288	30 %

Passiv sikkerhet i kjøretøy

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor manglende passiv sikkerhet i kjøretøy har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2016	128	44	34 %
2017	102	29	28 %
2018	100	29	29 %
2019	100	18	18 %
2020	89	17	19 %
2021	76	16	21 %
2022	105	15	14 %
2023	95	17	18 %
2024	82	19	23 %
2025	96	11	11 %
I alt	973	215	22 %

Veg og vegmiljø

Dødsulykker 2016 – 2025 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2016	128	34	27 %
2017	102	24	24 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	22	25 %
2021	76	25	33 %
2022	105	32	30 %
2023	95	33	35 %
2024	82	25	30 %
2025	96	35	36 %
I alt	973	288	30 %



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag