

Dødsulykker i vegtrafikken - dybdeanalyse

Region midt 2017

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 605



Tittel

Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken

Undertittel

Region midt 2017

Forfatter

Monica Knoblauch Brathaug

Avdeling

Veg- og transportavdelingen

Seksjon

Trafikksikkerhet, miljø og forvaltningsseksjonen

Prosjektnummer**Rapportnummer**

Nr. 605

Prosjektleder**Godkjent av**

Bjørn Wiik

Emneord

Trafikksikkerhet, ulykkesanalyse, Region midt, 2017

Sammendrag

Rapporten oppsummerer dødsulykker som inntraff i trafikken i Region midt i løpet av 2017. Rapporten sier blant annet noe om hvilke typer ulykker som har skjedd, på hvilket vegnett og hva som har vært årsakene til ulykkene. Rapporten sier også litt om foreslått tiltak i etterkant av ulykkene. Rapporten er basert på data fra UAG-rapportene som er utarbeidet fra den enkelte ulykke. Det var til sammen 18 dødsulykker i 2017 med til sammen 19 omkomne.

Title

In Depth Analysis of Fatal Road Accidents

Subtitle

Central Region 2017

Author

Monica Knoblauch Brathaug

Department

Roads and Transport Department

Section

Traffic Safety, Environment and Traffic Management

Project number**Report number**

No. 605

Project manager**Approved by**

Bjørn Wiik

Key words

Road safety, accident analysis, Central region, 2017

Summary

This report summarizes the fatalities that occurred in traffic in the NPRA Central Region in 2017. The report discusses types of accidents, types of road network involved in the accidents and causes of the accidents. It also describes some of the actions undertaken following the accidents. The basis for the report is data from Accident Analysis Group reports that have been prepared for each individual accident. There was 18 fatal accidents in 2017, with a total of 19 deaths.

Forord

I perioden 2005–2017 har Statens vegvesen drevet med systematisk analyse av alle dødsulykker. Grunnlaget for denne rapporten er de 18 rapportene fra dødsulykker som inntraff i Region midt i 2017 og data i UAG-databasen om disse ulykkene. Rapporten kommer også inn på noe statistikk for hele perioden 2005–2017.

UAG-rapportene er utarbeidet ved at ulykkesdata er samlet inn av ulykkesundersøkere og ulykkesgrupper i det enkelte fylke. Analyse av de innsamlede dataene er gjennomført av Region midt sin ulykkesanalysegruppe som i 2017 har bestått av:

- Bjørn Wiik, leder UAG Region midt
- Birger Brekken, Tilsynsseksjonen Region midt
- Frank Sandvik, Utekontroll Møre og Romsdal
- Helge Stabursvik, Plan og trafikkseksjonen Sør-Trøndelag
- Venche Kulbotten, Trafikksikkerhet, miljø og forvaltningsseksjonen, Veg- og transportavdelingen.
- Jens Petter Storrø, Område Trøndelag
- Per Einar Uggen, Helse Midt-Norge RHF/St. Olavs Hospital HF

Hensikten med analyse av dødsulykker 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.

Ålesund, September 2018

Monica Knoblauch Brathaug

Sammendrag

Denne rapporten oppsummerer resultatene fra dybdeanalyse av dødsulykker i trafikken i 2017 i Region midt som omfatter fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. I tillegg har rapporten med en del statistikk som viser utviklingen i antall dødsulykker de siste 13 årene (2005–2017). Det er i denne trettenårsperioden det har blitt gjennomført detaljert analyse av alle dødsulykker i hele Norge.

I 2017 var det 18 dødsulykker i trafikken i Region midt. I disse 18 ulykkene omkom det til sammen 19 personer. Ulykkene fordeler seg på 9 møteulykker, 8 utforkjøringer samt en fotgjengerulykke.

Tabell I viser en oversikt over faktorer som UAG har vurdert at har bidratt til at ulykkene i første omgang inntraff, mens tabell II viser tilsvarende oversikt over faktorer som har bidratt til omfanget av ulykkene (altså at de ble dødsulykker).

For 2017 er det bare faktorer som har hatt stor eller avgjørende betydning som er tatt med. Faktorer som har hatt litt betydning er utelatt fra statistikken i Tabell 1 og Tabell 2.

Tabell 1 - Andel dødsulykker fra 2005–2017 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	2015	2016	2017
Faktorer knyttet til trafikantene:													
-Manglende førerdyktighet	60 %	67 %	52 %	60 %	57 %	62 %	61 %	30 %	18 %	55%	33%	53%	39%
-Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	45 %	44 %	36 %	48 %	36 %	25 %	46 %	21 %	32 %	9%	33%	29%	67%
-Ruspåvirkning	12 %	3 %	24 %	26 %	12 %	34 %	17 %	30 %	25 %	27%	8%	18%	28%
-Tretthet/avsovning	3 %	15 %	20 %	14 %	0 %	7 %	6 %	15 %	7 %	5%	17%	6%	17%
-Sykdom	9 %	6 %	4 %	3 %	6 %	10 %	28 %	15 %	14 %	14%	8%	6%	17%
-Mistanke om selvvalgt ulykke	0 %	9 %	4 %	6 %	9 %	0 %	0 %	15 %	2 %	14%	0%	0%	6%
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	15 %	32 %	36 %	20 %	27 %	41 %	33 %	30 %	28 %	14%	17%	24%	44%
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	18 %	26 %	24 %	23 %	48 %	24 %	33 %	31 %	18 %	22%	33%	53%	33%
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	15 %	6 %	16 %	9 %	9 %	14 %	22 %	23 %	14 %	5%	8%	12%	11%

Tabell 2 – Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfanget i dødsulykkene i perioden 2005–2017

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Omkomne i bil brukte ikke bilbelte (% av alle omkomne i bil)	58	22	46	53	36	63	35	33	28	27	17	5	16
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	0	0	0
Omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte den galt (% av alle omkomne på moped) ¹⁾	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Omkomne syklisten brukte ikke hjelm (% av alle omkomne syklist)	0	0	0	100	100	0	0	0	0	100	0	0	0
Høy fart medvirket til dødelig utgang (% av alle dødsulykker)	48	50	36	48	42	31	28	46	37	9	8	47	67
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy (% av alle dødsulykker)													
- Kollisjon personbil og lastebil/buss/ vogntog	12	23	4	6	27	17	33	38	18	18	17	12	28
- Kollisjon MC og lastebil/buss /vogntog/personbil/varebil	6	6	8	3	6	10	5	0	0	9	0	6	6
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	33	24	33
- Dårlig karosserisikkerhet	12	15	20	17	30	34	39	38	18	9	8	18	0
- Ikke kollisjonsputer i bilen	3	3	0	0	0	0	6	7	0	5	0	6	6
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder (% av dødsulykkene)													
-Farlig sideterreng	21	26	32	17	12	24	16	15	11	14	17	0	11
-Dårlige eller unødige monterte rekkverk	6	3	12	3	3	3	5	0	3	0	0	18	0

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	2
Innledning	6
1.1. Bakgrunn og problemstilling	6
1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet	6
1.3. Om oppbygging av rapporten.....	7
2. Overordnet beskrivelse av ulykkesbildet	8
2.1. Ulykker totalt – utvikling siste 13 år.....	8
2.2. Ulykkestyper.....	11
3. Faktorer som har bidratt til ulykkene	15
3.1. Trafikant	15
3.1.1. Fart	15
3.1.2. Manglende førerdyktighet	16
3.1.3. Ruspåvirkning	16
3.1.4. Tretthet.....	17
3.1.5. Sykdom	17
3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene	20
3.2. Kjøretøy.....	22
3.3. Veg.....	23
4. Foreslåtte tiltak	27
4.1. Foreslåtte tiltak som gjelder for konkrete ulykkessted	28
4.2. Tiltak som kan ha effekt også utenfor ulykkesstedet.....	28
5. Oppsummering	29

Figurer og tabeller

Figur 1 – Utvikling i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2017.....	8
Figur 2 – Utvikling i antall kjørte kilometer.....	8
Figur 3 – Kjørelegder, etter hovedkjøretøytype og eierens bostedsfylke. Mill. km	9
Figur 4 – Dødsulykker og drepte i Region midt 2005–2016 fordelt på fylker.....	10
Figur 5 – Ulykkestyper i regionen siste 13 år.....	11
Figur 6 – Ulike trafikantenheter involvert – siste 13 år.....	13
Figur 7 – Ulykker fordelt på måned – 2017.....	14
Figur 8 – Aldersfordeling for omkomne i Region midt i 2017	19
Figur 9 – Aldersfordeling drepte 2005–2017.....	19

Tabell 1 – Andel dødsulykker fra 2005–2017 hvor faktorene trafikant, veg, kjøretøy og ytre forhold har medvirket til ulykken.....	2
Tabell 2 – Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfanget i dødsulykkene i perioden 2005–2017.....	3
Tabell 3 – antall ulykker og drepte i 2017 fordelt på fylker	9
Tabell 4 – Antall meter veg i regionen fordelt på vegklasse og fylke – tall fra SSB 2016	10
Tabell 5 – Innbyggertallet i de tre fylkene per 1. kvartal 2017 – tall fra SSB 2017.....	10
Tabell 6 – Fylkesvis fordelingen mellom de ulike ulykkestypene.....	12
Tabell 7 – Årsdøgntrafikk (ÅDT) på de stedene ulykkene har intruffet.....	12
Tabell 8 – Trafikantgruppe og skadegrad i 2017	12
Tabell 9 – Ulykker fordelt på ukedager – 2017	14
Tabell 10 – Førere og tilstand ved ulykken	16
Tabell 11 – Medvirkende faktorer relatert til trafikant kombinert med ulykkestype – 2017 .	18
Tabell 12 – antall drepte under 25 år i perioden 2005–2017.....	20
Tabell 13 – andel av omkomne som ikke har brukt påbudt sikkerhetsutstyr	20
Tabell 14 – Førere fordelt på kjønn.....	20
Tabell 15 – Typer feil ved kjøretøy kombinert med ulykkestype	22
Tabell 16 – Alder på person-/varebil kontra skadegrad	22
Tabell 17 – Alder på personbilpark i Norge	23
Tabell 18 – Ulykkestype sett opp mot involverte trafikantenheter.....	23
Tabell 19 – Dødsulykker i 2017 fordelt på vegklasse.....	24
Tabell 20 – Dødsulykker i 2015 fordelt på vegklasse og fylke	24
Tabell 21 – Oversikt over ulike forhold ved veg/veg miljø som har bidratt til ulykkene	25
Tabell 22 – Førforhold og ulykkestype.....	25
Tabell 23 – Lysforhold og ulykkestype.....	26
Tabell 24 – Sikt og nedbør fordelt på ulykkestype	26
Tabell 25 – Fartsgrense der dødsulykkene inntraff	27
Tabell 26 – Dekkekkvalitet på ulykkesstedene.....	27
Tabell 27 – Ulykker fordelt på midtskille	27

Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

Nullvisjonens har fokus på alvorlig skadde og drepte og som følge av det gjennomfører Statens vegvesen dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg i Norge. I dybdeanalysene 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. Det er også mulig å gjøre mer generelle overordnede tiltak ved å se flere/mange dødsulykker under ett og sammenligne disse.

Arbeidet i regionale ulykkesanalysegrupper ble startet på regulær basis i alle regioner 1. januar 2005. Denne rapporten har mest fokus på tall og statistikk fra 2017, men tar også med noen oversikter helt tilbake til 2005.

1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet

Mandatet til de regionale ulykkesanalysegruppene er å analysere alle vegtrafikkulykker som fører til tap av menneskeliv innen 30 dager etter ulykken har skjedd. Analysenes mål er å vise kompleksiteten i alle de forhold som medvirker til alvorlige ulykker og konsekvensene av dem samt identifisere mulige bakenforliggende årsaker til ulykkene og foreslå tiltak. Rapportene kan foreslå tiltak på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Arbeidet er organisert med en regional ulykkesanalysegruppe (UAG), ulykkesgrupper (UG) på fylkesnivå, og fylkesvise beredskapsgrupper med ulykkesundersøkere (UU). Under følger en nærmere beskrivelse av de ulike aktørene innen UAG-arbeidet.

Ulykkesgrupper (UG) er opprettet i hvert fylke, og har medlemmer med kompetanse på veg, kjøretøy og trafikant. Personene som er i beredskap på ulykkesanalysegruppen (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 forskningsmiljøer/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. UG sitt arbeid avsluttes med at det skrives en foreløpig ulykkesrapport som oversendes UAG.

Regionale ulykkesanalysegrupper (UAG) er sammensatt med bred kompetanse innen ulike fagområder som er relevant med tanke på gransking av ulykker. I gruppen er det også medisinsk personell.

Hovedoppgavene er å:

- Analysere og komplettere datamaterialet ut fra et helhetlig perspektiv, og på bakgrunn av dette 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)

Arbeidsflyten til UAG er beskrevet ganske detaljert i en egen delprosess i kvalitetssystemet til Statens vegvesen. Denne prosessen ble ferdigstilt i 2015.

UAG-databasen er en landsdekkende database for lagring, systematisering og analyse av datamaterialet fra ulykkesanalysearbeidet. Databasen ble opprettet i 2009. Datasystemet fungerer også, til en viss 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 total årsrapport for alle dødsulykker i landet. Rapporter fra databasen er også et viktig verktøy for utarbeidelsen av denne regionale årsrapporten.

1.3. Om oppbygging av rapporten

Rapporten har først en generell del som sier noe om den overordnede utviklingen i antall og typer ulykker i perioden 2005–2017, altså de siste 13 årene som også er de årene det har blitt gjennomført dybdeanalyse av dødsulykker i Region midt.

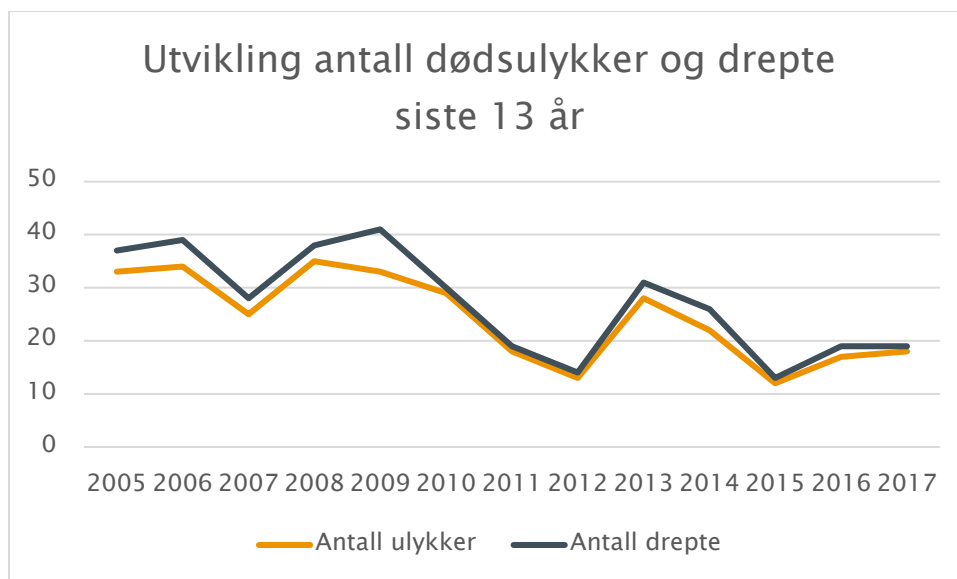
Analysen er tredelt mellom områdene trafikant, kjøretøy og veg. Innenfor disse tre områdene presenteres det en rekke tall og sammenhenger som kan være med å belyse årsakene til at ulykker inntreffer og dermed være grunnlag for gjennomføring av tiltak.

Mot slutten av rapporten presenteres tiltak som har blitt foreslått av UAG i løpet av 2017.

I den enkelte UAG-rapport er medvirkende faktorer delt inn i «Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde» og «Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget». I rapporten er det kun skilt mellom disse to typene faktorer i sammendraget. Videre er de to typene faktorer behandlet samlet. Årsaken til dette er at tiltakene ofte er de samme uavhengig av om f. eks forhold ved vegen har bidratt til at ulykken skjedde eller at den fikk det omfanget den fikk.

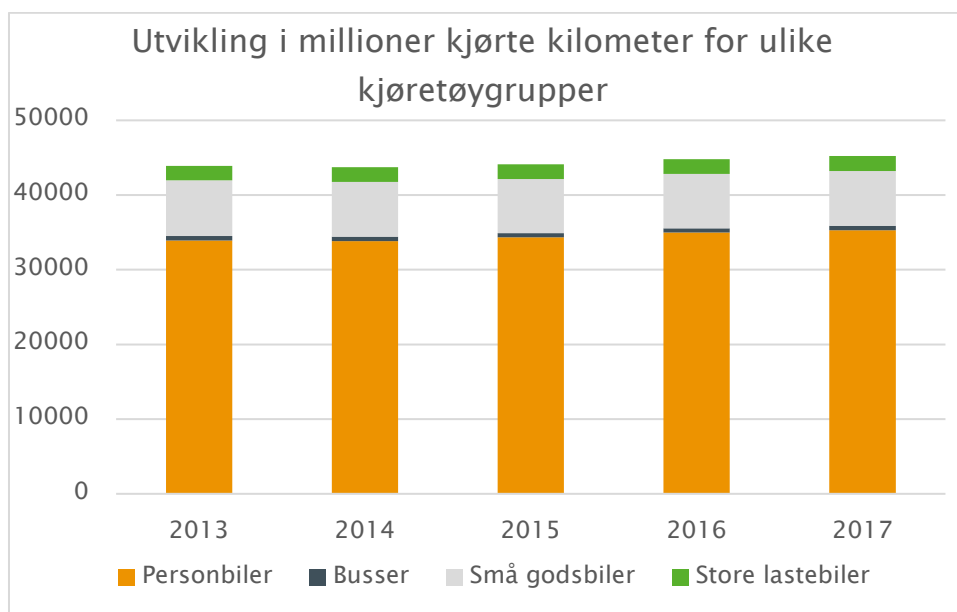
2. Overordnet beskrivelse av ulykkesbildet

2.1. Ulykker totalt – utvikling siste 13 år



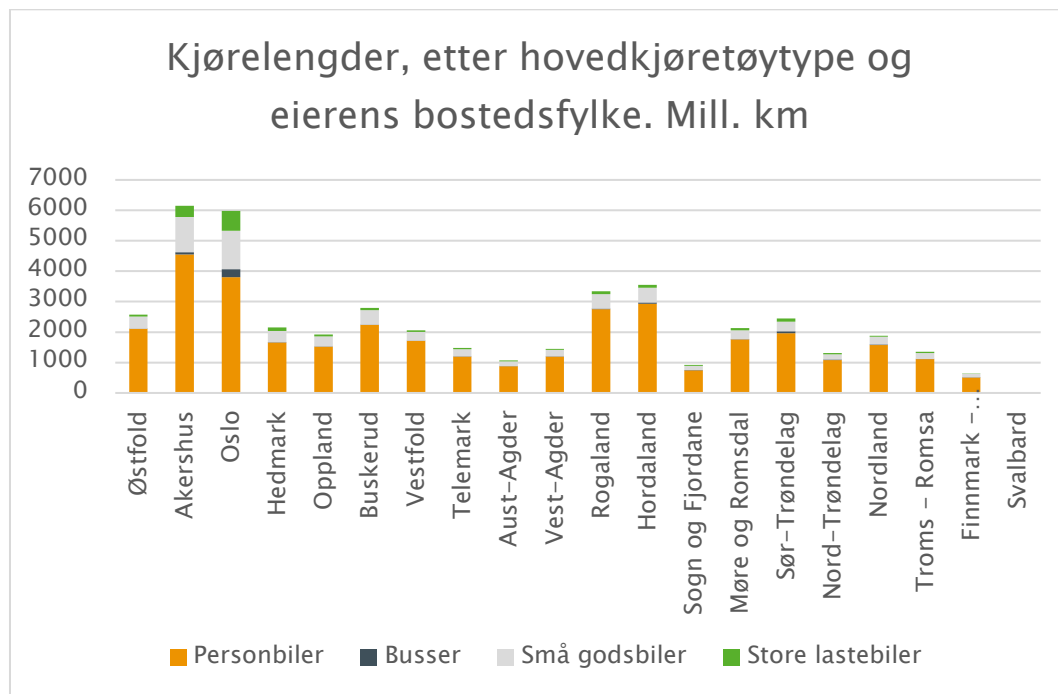
Figur 1 – Utvikling i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2017

Kurvene for totalt antall dødsulykker og antall drepte i ulykker følger hverandre ganske jevnt de siste 13 årene selv om det er noe variasjon fra år til år når det gjelder antall ulykker som har krevd mer enn et menneskeliv. 2012 og 2015 skiller seg ut som de to årene med lavest tall på antall ulykker og antall drepte. Nivået i 2017 er noe høyere, men det er likevel lavt i forhold til de aller fleste år i perioden. Hvis man ser overordnet på utviklingen er det en tydelig nedadgående trend.



Figur 2 – Utvikling i antall kjørte kilometer – kilde SSB kildetabell 07301

Figur 2 som er hentet fra Statistisk sentralbyrå sine nettsider viser at total kjørelengde i Norge har gått svakt oppover siden 2013. Det finnes ikke tilsvarende data kun for Region midt, men det legges til grunn at utviklingen i vår region er tilsvarende som i landet totalt sett.

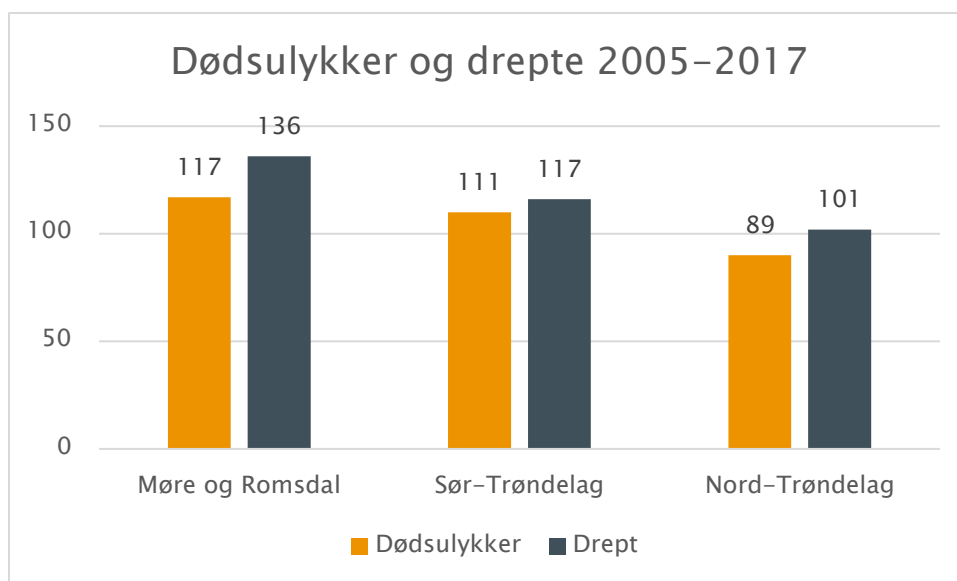


Figur 3 – Kjørelengder, etter hovedkjøretøytype og eierens bostedsfylke. Mill. km – Kilde SSB Kildetabell 07306

Som tallene i Tabell 3 viser skjedde det totalt 18 dødsulykker i 2017 med til sammen 19 døde. Fylkesvis fordeler tallene seg slik:

Tabell 3 – antall ulykker og drepte i 2017 fordelt på fylker

Fylke	Antall ulykker	Antall drepte	% av drepte
Møre og Romsdal	7	7	37%
Sør-Trøndelag	7	7	37%
Nord-Trøndelag	4	5	26%
Totalt	18	19	100%



Figur 4 – Dødsulykker og drepte i Region midt 2005-2016 fordelt på fylker

Figur 4 viser at fordeling mellom fylkene for de siste 13 årene er noenlunde lik som for enkeltåret 2017. For trettenårsperioden er det Møre og Romsdal som har hatt både flest dødsulykker og flest trafikkdrepte. Hvis vi ser dette i sammenheng med Tabell 4 som viser det totale vegnettet i hvert enkelt fylke (tall fra 2013), så er det også Møre og Romsdal som har det lengste vegnettet.

Tabell 4 – Antall meter veg i regionen fordelt på vegklasse og fylke – tall fra SSB 2016

	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Totalt
Møre og Romsdal	536	3093	2960	6589
Trøndelag	743	5955	3948	10646
Totalt	1279	9048	6908	17235

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.

Tabell 5 – Innbyggertallet i de tre fylkene per 1. kvartal 2017 – tall fra SSB 2017

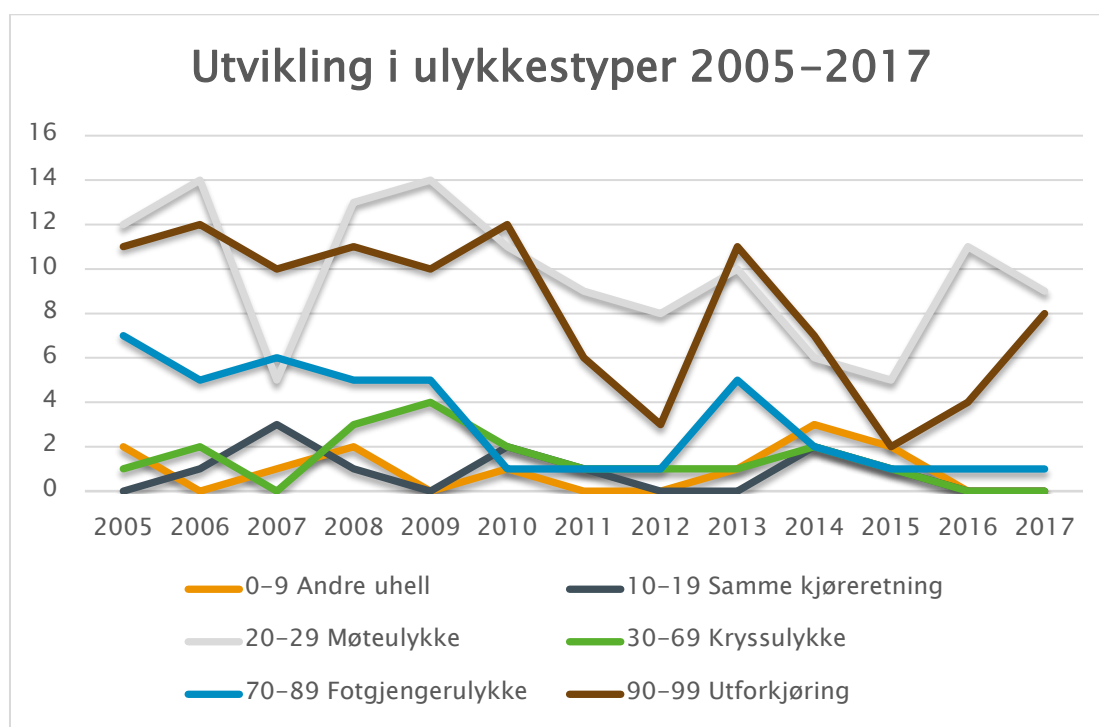
Fylke	Innbyggertall	% av totalen i Region midt
Møre og Romsdal	266 856	37%
Trøndelag	458 744	63%
Totalt:	725 600	100%

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 Møre og Romsdal relativt sett har laveste andel dødsulykker i 2017 i forhold til kjørte kilometer, mens Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag ligger mer likt. Sør-Trøndelag har omtrent dobbelt så mange innbygger som Nord-Trøndelag og også omtrent dobbelt så mange ulykker og drepte i 2017.

2.2. Ulykkestyper

Figur 5 viser utviklingen i antall ulykker per ulykkestype de siste 13 årene.



Figur 5 - Ulykkestyper i regionen siste 13 år

Tallkodene 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 317 dødsulykker i Region midt de siste 13 årene, og til sammen 354 mennesker har omkommet i disse ulykkene.

Over 13-årsperioden er det møteulykker som utgjør den største ulykkestypen med antallet utforkjøringsulykker liggende like bak. I 2017 er andelen møteulykker igjen på vei ned etter en topp i 2016 som var høyere enn noen andre år siden 2005. Hele 50% av ulykkene i 2017 var møteulykker.

Tabell 6 – Fylkesvis fordelingen mellom de ulike ulykkestypene

Ulykkestyper	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag
Andre uhell 0–9	0	0	0
Samme kjøretning 10–19	0	0	0
Møteulykke 20–29	3	3	3
Kryssulykke 30–69	0	0	0
Fotgjengerulykke 70–89	1	0	0
Utforkjøring 90–99	3	4	1
Totalt	7	7	4

Det har skjedd møteulykker og utforkjøringsulykker i alle tre fylkene.

Når det gjelder trafikkmengde der ulykkene har skjedd fordeler det seg slik det er vist i tabell 5. Det har skjedd dødsulykker på alle typer veger, både høytrafikkerte veger, veger med moderat trafikk og veger med svært lite trafikk.

Tabell 7 – Årsdøgntrafikk (ÅDT) på de stedene ulykkene har inntruffet

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

Oversikten viser først og fremst at møteulykker har skjedd på strekninger med veldig ulik trafikkmengde.

ÅDT sier ikke noe om hvorvidt trafikken er spredt utover dagen eller mer konsentrert i perioder. Hvis den er konsentrert i perioder kan man ha høy trafikk f. eks morgen og ettermiddag og dermed mange av de samme risikoene som man ville hatt på en veg med høyere ÅDT. Det samme gjelder hvis trafikken er ulikt spredd utover året, f.eks. med mye høyere trafikk om sommeren.

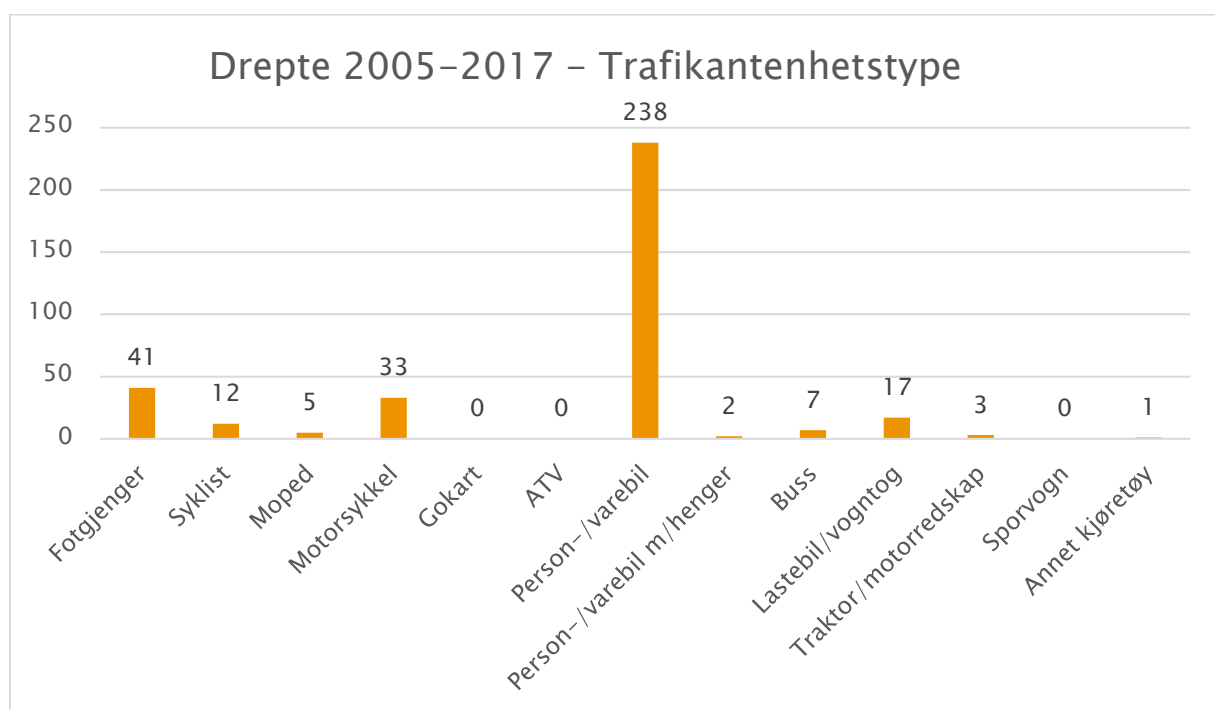
Tabell 8 – Trafikantgruppe og skadegrad i 2017

Plassering	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Uskadd
Fører	14	3	3	10
Passasjer forsete	3	2	0	4
Høyre bak	0	0	2	1
Venstre bak	1	1	1	0
Fotgjenger	1	0	0	0
Totalt	19	6	6	15

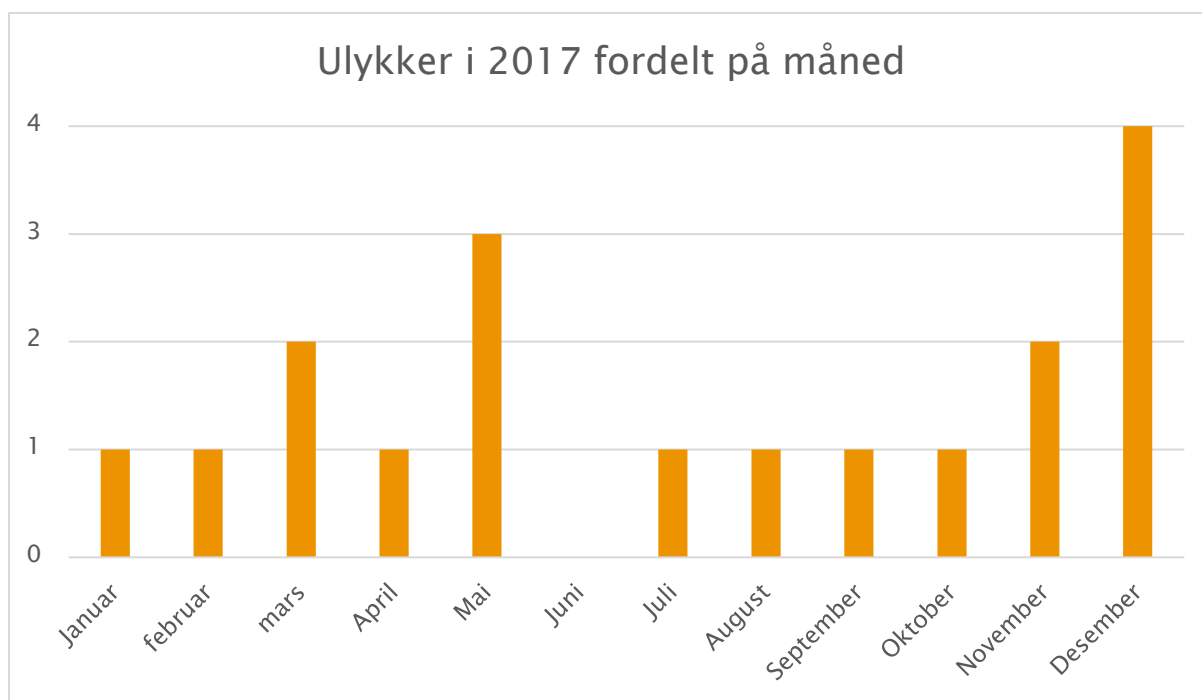
Det er som oftest flere bilførere enn bilpassasjerer som blir drept, for 2017 er tallet svært tydelig med 14 bilførere mot 4 passasjerer. En av passasjerene satt i baksetet i forovervendt barnestol, en annen satt bak på en tung motorsykkel. I begge disse ulykkene var passasjerene de eneste omkommende. UAGs granskning konkluderer med at bilbeltet i bilulykken har vært brukt feil. Granskningen konkluderer i motorsykkelulykken at hjelmen trolig ikke var festet slik den skulle. I den tredje ulykken der en passasjer omkom ble også føreren drept. Dette var en møteulykke mellom personbil og lastebil.

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 motorsykkelulykker. I 2015 var dette tallet nede i 1 igjen, men i 2016 og 2017 var det to som omkom i motorsykkelulykker.

Figur 6 viser fordelingen mellom trafikkenheter som har vært involvert i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2017. Som forventet er det personbiler som utgjør den største kategorien med god margin. På andreplass med 41 «enheter» finner vi fotgjengere og på tredjeplass motorsyklister. Hvis man tar i betraktning hvor få motorsykler det er i trafikken og hvor kort sesong disse har, så er motorsyklistene veldig høyt representert på statistikken for dødsulykker i 13-årsperioden.



Figur 6 – Ulike trafikantenheter involvert – siste 13 år



Figur 7 – Ulykker fordelt på måned – 2017

Det var to topper i ulykker i løpet av året, en i mai og en i desember. Normalt sett er det sommermånedene juni–august som ofte har det høyeste antallet ulykker og dødsulykker på grunn av at trafikken i denne perioden er så mye større enn ellers i året.

En fordeling av ulykkene på ukedag viser følgende:

Tabell 9 – Ulykker fordelt på ukedager – 2017

Dag	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Antall	2	6	0	2	1	3	4

I 2015 skjedde 8 av 12 ulykker på helgedagene (inkl. fredag). I 2016 er imidlertid bildet veldig annerledes 6 av 17 ulykker har skjedd i helga og ingen på en fredag. I 2014 derimot skjedde det flest ulykker på torsdager. I 2017 skjedde 8 av 18 ulykker i helger (inkl. fredag), mens på enkeltdag var det tirsdag som hadde flest med 6 ulykker. Det virker som om fordelingen på ukedager varierer mye fra år til år og det er vanskelig å se noe mønster. Når det gjelder det store antall ulykker på søndager er det mulig at det til en viss grad kan knyttes til hjemreise etter helgeturer/ferie.

3. Faktorer som har bidratt til ulykkene

For at en ulykke skal kunne inntreffe er det som oftest flere faktorer som bidrar sammen. 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/vegforhold, dårlig forfatning på kjøretøy og også medtrafikanterens atferd og egnethet. Ved å kjenne til risikofaktorer og hvordan de virker sammen kan vi jobbe bedre med å forebygge at nye ulykker inntreffer.

I dette kapittelet er diskusjon av ulike risikofaktorer og deres bidrag til ulykker i 2017 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 kapittel 3.1. Trafikant og utover fordi tiltakene ofte vil være de samme uavhengig av hvilken av de to kategoriene faktorene grupperes i. Et eksempel er at høy fart kan defineres enten som årsak til at ulykken inntraff eller årsak til alvorlighetsgrad. Det vurderes fra ulykke til ulykke.

Oppsummering av medvirkende faktorer til ulykkene og omfanget av disse er vist i sammendraget i starten av rapporten. Oppsummeringen tar for seg hele perioden 2005–2017.

3.1. Trafikant

3.1.1. Fart

Høy fart etter forholdene eller fart godt over fartsgrensen 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 dels basert på fartsberegninger ut fra spor på ulykkesstedet eller analyse av fartsskriverne der tunge kjøretøy er involvert i ulykken. I stor grad gjøres det vurderinger på grunnlag av vitneavhør og antagelser basert på hendelsesforløp og skadeomfang.

Høy fart etter forholdene er ikke alltid ensbetydende med overtredelser av fartsgrensen, men at føreren ikke har tilpasset farten fra vegforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig. Med godt over fartsgrensen menes en fart som ville ført til inndragning av førerkortet. I 12 av dødsulykkene i 2017 (67%) har ett eller flere kjøretøy hatt høy fart etter forholdene (6 ulykker) eller kjørt godt over fartsgrensen (6 ulykker). Se Tabell 11.

Høy fart i kollisjonsøyeblikket sier ingenting om fart over fartsgrensen, men en fart over tåleevne. Høy fart i kollisjonsøyeblikket forekom i region midt i 2017 i 11 ulykker (61%).

Disse ulykkene med høy fart fordeler seg på 7 utforkjøringsulykker (58%), 4 møteulykker (33%) og en fotgjengerulykke (6%).

Høy fart var medvirkende årsak i 31% av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed veldig mye høyere enn resten av landet. Det er ofte vanskelig å si noe om disse tallene

fra år til år i og med at tallgrunnlaget er så lite at prosentandelen fort kan svinge mye fra år til år på grunn av tilfeldige variasjoner. Det er for tidlig å si noe om trenden når det gjelder fart.

3.1.2. Manglende førerdyktighet

Manglende førerdyktighet er gjerne et resultat av liten erfaring og manglende kunnskap, noe som bidrar til feilvurderinger og/eller uansvarlig atferd. 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 bilføreren har hatt førerkort, uheldige forhold ved kjøretøyet, 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 til hver dødsulykke.

Ulykkesanalysegruppene har funnet at en eller flere faktorer knyttet til manglende førerdyktighet har medvirket til seks dødsulykker. Dette tilsvarer 33 % av dødsulykkene i 2017.

Manglende førerdyktighet var medvirkende årsak i 43 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed under resten av landet.

Antall registreringer av faktorer knyttet til manglende førerdyktighet overstiger antall ulykker hvor førerdyktig har vært medvirkende faktorer. Dette har å gjøre med at det for en del enkeltulykker er gjort flere registreringer av medvirkende faktorer. De faktorene som oftest går igjen er manglende kjøreefaring og hasardiøs kjøring.

3.1.3. Ruspåvirkning

I fem av dødsulykkene (28%) har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor i region midt. I alle disse fem ulykkene har den påvirkede vært sjåføren.

Alle fem ulykkene var utforkjøringsulykker, der to av de skjedde i løpet av natten/tidlig morgen, to av de skjedde på morgenen, en skjedde midt på dagen.

Ruspåvirkning var medvirkende årsak i 20 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed litt over landet totalt.

Tabell 10 – Førere og tilstand ved ulykken

Tilstand ved ulykken	Førere	Drepte
Påvirket av alkohol	1	1 / 5%
Påvirket av annet	1	1 / 5%
Blandingsrus	3	3 / 16%
Totalt	5	5 / 26%

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. Ved mange ulykker kan man se indikasjoner på at fører har sovnet, blant annet at kjøretøyet har skjenet sakte ut av kjørebane eller har kjørt på vegskulder over en lengre strekning før det har kjørt utfor vegen. En annen indikasjon er manglende bremsespor.

Tretthet er vurdert å ha vært medvirkende faktor i 17% av dødsulykkene (3 ulykker) i 2017. I noen ulykker faller tretthet sammen med faktorer som rus og sykdom hos fører.

Tretthet var medvirkende årsak i 14 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed omtrent likt med landet totalt.

3.1.5. Sykdom

Sykdom hos fører kan være vanskelig å avdekke. Ulykkesanalysegruppene har tidligere i stor grad basert sine vurderinger på vitneutsagn og hendelsesforløp. Fra og med 2010 har ulykkesanalysegruppene fått tilført medisinsk kompetanse for ytterligere utdypning av slike forhold. Dette har bedret kvaliteten på analysearbeidet vesentlig på dette punktet.

Registreringene viser at sykdom hos fører av kjøretøy har vært sannsynlig medvirkende faktor i 22% av dødsulykkene (4 ulykker) i 2017. Antall registreringer av sykdom hos fører tilsvarer antall dødsulykker hvor sykdom har vært medvirkende årsak.

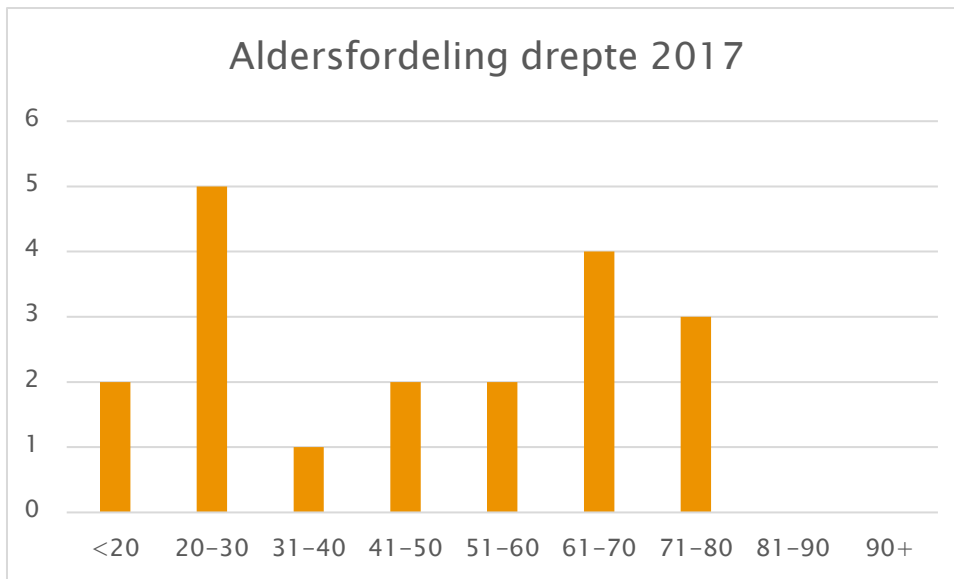
Sykdom var medvirkende årsak i 17 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed omtrent likt med landet totalt.

Tabell 11 – Medvirkende faktorer relatert til trafikant kombinert med ulykkestype – 2017

	Andre Uhell	Samme kjørereetn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjør.	Totalt
Manglende kjøreerfaring	0	0	1	0	0	3	4
Hasardiøs kjøring	0	0	2	0	0	2	4
Trafikantdyktighet	0	0	1	0	1	1	3
Høy fart etter forholdene	0	0	3	0	1	2	6
Godt over fartsgrensen	0	0	1	0	0	5	6
Feil eller uheldig plassering i kjørebanelen	0	0	0	0	0	0	0
Sikring av last i personbil	0	0	0	0	0	1	1
Eldre bilfører (over 70 år)	0	0	0	0	0	0	0
Alkohol/annen ruspåvirkning	0	0	0	0	0	5	5
Sykdom	0	0	3	0	0	1	4
Trøtthet	0	0	1	0	0	2	3
Ikke brukt bilbelte	0	0	1	0	0	3	4
Feil bruk av bilbelte/hjelm	0	0	2	0	0	0	2
Ikke brukt verneklær	0	0	2	0	0	1	3
Totalt	0	0	17	0	2	26	45

Tabell 11 viser hvordan de ulike trafikantrelaterte årsaksfaktorene fordeler seg på de ulike ulykkestypene. Møteulykker er den klart største ulykkesgruppen i 2017, og det er identifisert et vidt spekter av trafikantrelaterte medvirkende faktorer til disse ulykkene. Det kan være identifisert flere trafikantrelaterte medvirkende faktorer per ulykke. Høy fart etter forholdene og fart godt over fartsgrensen er de faktorene som går igjen flest ganger. De har bidratt i hele 6 av de 18 ulykkene hver, altså til sammen 12 ulykker relatert til fart i 2017.

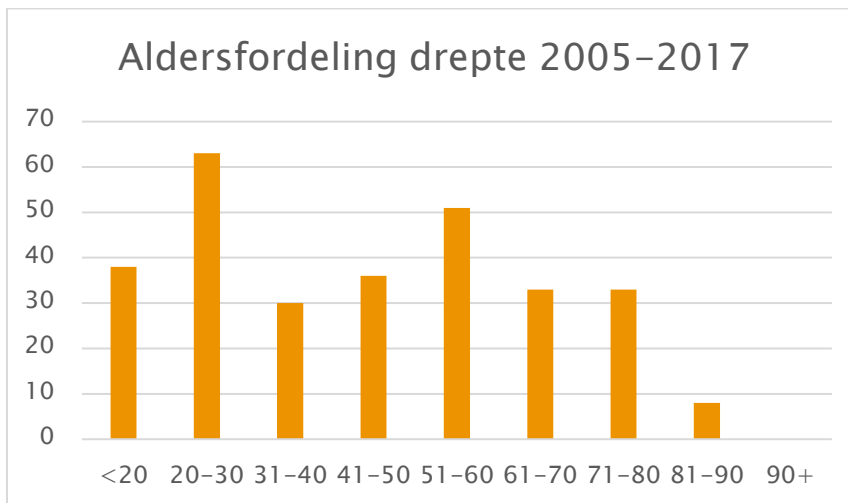
Figur 8 viser aldersfordelingen på de som ble drept i trafikken i regionen i 2017.



Figur 8 – Aldersfordeling for omkomne i Region midt i 2017

Det var to personer under 20 år som omkom i regionen i 2017. Tyngdepunktet i statistikken for året er de mellom 20 og 30 år, 5 av de omkomne var i denne aldersgruppen.

Det kan synes som det er mye tilfeldigheter i aldersfordelingen fra år til år. I 2016 var det bare tre fra samme aldersgruppe som omkom. Totaltallene for 2017 er så små at det er vanskelig å trekke noen konklusjoner om hvorvidt enkelte grupper er mer utsatt. Hvis man ser på statistikk for drepte i Region midt i hele perioden 2006–2017 viser den bildet som er gitt i Figur 9.



Figur 9 – Aldersfordeling drepte 2005-2017

Inndelingen i alderskategorier er litt annerledes i Figur 9 enn for Figur 8. Trafikanter mellom 20–30 år og 51–60 år skiller seg ganske tydelig ut som de to mest representerte gruppene i statistikken for 2005–2017.

Tabell 12 – antall drepte under 25 år i perioden 2005–2017

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Antall	6	8	3	11	9	4	5	3	3	5	3	3	4
% av total	16%	20%	11%	29%	22%	13%	26%	21%	21%	19%	23%	16%	21%

Tabell 12 viser at prosentandelen omkomne under 25 er nokså lik i 2017 som det har vært i perioden siden 2005 – med noe svingning fra år til år. Et år som skiller seg ut er 2008 da hele 29% av de som omkom var under 25 år.

Tabell 13 – andel av omkomne som ikke har brukt påbudt sikkerhetsutstyr

	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Ikke tilstrekkelig sikret med bilbelte	Drepte	Ikke tilstrekkelig sikret med hjelm	Drepte	Ikke hjelm	Drepte	Ikke hjelm
Antall	14	6	3	1	2	0	0	–
Andel i %		43%		33%		0%		–

Av de seks drepte som ikke var tilstrekkelig sikret med bilbelte var det et barn i forovervendt bilsete. Av de tre som ble drept på motorsykkel så var det en som ikke var tilstrekkelig sikret med hjelm. Hjelmen var i bruk, men ser ut til å ikke ha vært tilstrekkelig festet.

Tabell 14 – Førere fordelt på kjønn

Kjønn	Førere involvert	Drepte
Mann	26/90%	17/94%
Kvinne	3/10%	1/6%
Totalt	29/100%	18/100%

Tabell 14 viser fordelingen av kvinner og menn i ulykkene. Oversikten viser at det i hovedsak er menn som er involvert. 17 av 18 drepte er menn, dvs. 94%.

3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene

Selvalgte ulykker

Datamaterialet viser at det er mistanke om at en dødsulykker i 2017 (5,5%) kan være selvalgt. Dette gjelder ulykker hvor mistanken om selvalgt ulykke ikke er endelig dokumentert.

Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken har vært selvalgt, er tatt ut av ulykkesstatistikken.

Manglende synlighet

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være medvirkende faktor i en av dødsulykkene i 2017. Det gjelder en fotgjengerulykke. Fotgjengeren brukte refleksvest i denne ulykken. Refleksene på en slik vest beveger seg ikke i samme grad som refleksbrikker og refleksbånd som er festet på føtter eller armer. UAG erfarer at det kan være vanskelig å relatere refleksjonen fra vestens reflekser til en fotgjenger samt at det ofte er vanskelig å bedømme avstanden til fotgjengeren. Refleksvest er populært ansett for å være noe av det beste som kan benyttes for å oppnå synlighet. Dette kan gi den som bruker vesten en falsk trygghet.

Studier av moderne hovedlys med LED/Xenon-funksjon viser at disse gir så lite strølys at dette ikke vil reflekteres på samme avstand som tradisjonelle lykter med halogenpærer. I perioden 2005 – 2017 har liten synlighet i trafikken vært vurdert til å være faktor i til sammen 86 dødsulykker på landsbasis, dvs. 4% av alle dødsulykker.

Uforsvarlig adferd

Særlig risikofylt adferd var avgjørende faktor i tre av ulykkene i regionen i 2017.

Manglende trafikal forståelse/uforsvarlig atferd førte i en av ulykkene i region midt til at en unnamanøver for dyr i vegbanen ble til en utforkjøringsulykke.

Distraksjonsfaktorer og manglende informasjonsinnhenting

Distraksjoner knyttet til bruk av mobiltelefon eller betjening av radio, CD, kassettpiller eller annet utstyr er vurdert å ha vært medvirkende faktorer i 14 ulykker i 2017 på landsbasis. Av de 14 dødsulykkene i 2017 på landsbasis var bruk av mobiltelefon vurdert til å være en medvirkende faktor i seks ulykker. Det er påpekt i analysen at det er stor usikkerhets i funnene. I region midt er mobiltelefonbruk medvirkende faktor i en av de 18 ulykkene. Og i en av ulykkene er det medvirkende årsak at det var distraherende forhold i kjøretøyet.

Det er imidlertid også mulig at distraksjon kan ha vært en medvirkende faktor når det gjelder ulykker forårsaket av manglende informasjonsinnhenting, altså ulykker der man utfra trafikantens adferd/kjøremåte kan anta at vedkommende ikke har fanget opp det som er nødvendig for å avverge ulykken. Manglende informasjonsinnhenting var medvirkende årsak til 16 dødsulykker i 2017 på landsbasis. I perioden 2005–2017 er manglende informasjonsinnhenting medvirkende årsak til 520 ulykker på landsbasis, 24% av ulykkene. I Region midt er manglende informasjonsinnhenting medvirkende faktor i to av de 18 dødsulykkene.

3.2. Kjøretøy

Dette delkapittelet tar for seg forhold relatert til kjøretøy som er framkommet i UAGs analyser.

Tabell 15 gir en oversikt over kombinasjonen mellom ulike forhold ved kjøretøy som er vurdert å ha bidratt til at ulykker inntraff eller til omfanget. Dette er så koblet med ulykkestype.

Tabell 15 – Typer feil ved kjøretøy kombinert med ulykkestype

	Andre Uhell	Samme kjøreretn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjør.	Totalt
Bremser	0	0	0	0	0	0	0
Hjul/dekk	0	0	1	0	0	0	1
Styring	0	0	0	0	0	0	0
Sikt	0	0	0	0	0	0	0
Lysutstyr	0	0	0	0	0	0	0
Karosseri	0	0	1	0	0	0	1
Sikring av last	0	0	0	0	0	1	1
Ombygget kjøretøy	0	0	1	0	0	0	1
Manglende førerstøttesystem	0	0	4	0	0	0	4
Annet	0	0	0	0	0	3	3
Totalt	0	0	7	0	0	4	11

Fem av ulykkene hadde medvirkende faktor «sikkerhetsutstyr i kjøretøy», det vil si manglende førerstøttesystemer.

En ulykke har medvirkende skadefaktor at kollisjonspute ikke ble utløst.

En ulykke har registrert medvirkende ulykkesfaktor «tekniske feil ved kjøretøyet» Teknisk kontroll av motorsykkelen avdekket flere feil og mangler som kunne vært medvirkende til at ulykken skjedde.

Forholdene i Tabell 15 har ikke hatt avgjørende betydning for noen av ulykkene, men de har vært medvirkende årsaker i liten eller stor grad.

Tabell 16 – Alder på person-/varebil kontra skadegrad

Trafikkenhetens årsmoell	Ant drept	Ant hardt skadd	Ant lettere skadd	Ant uskadd
94-97	1	1	0	1
98-01	1	0	0	1
02-04	0	4	0	0
05-17	13	1	5	10

Det var 15 dødsulykker i 2017 der den omkomne satt i en personbil. En beregning av snittalderen på disse 15 involverte kjøretøyene viser at den er lavere enn snittalderen for personbiler generelt i Norge. 2017-tallene viser ikke noen overrepresentasjon av eldre biler, men det er snakk om så små tall at de i stor grad kan skyldes tilfeldigheter.

Tabell 17 – Alder på personbilpark i Norge

Alder bil	Under 4 år	4–7 år	8–11 år	12–15 år	16–20 år	Eldre	Totalt
Antall	480 646	620 840	540 143	485 898	332 060	232 272	2 691 859
Andel i %	18%	23%	20%	18%	12%	9%	100%
Snittalder biler i Norge: 10,5 år							
Snittalder bilene der den døde satt i ulykker i 2015 i Region midt: 8,2 år							

Det er i Tabell 18 vist en oversikt over hvilke trafikkenheter som har vært involvert i de forskjellige ulykkestypene. Oversikten viser en tydelig overvekt av involvert trafikkenhet «personbil/varebil» i møteulykker.

Her er alle enhetene i ulykkene representert, så det er krysset av for flere trafikkenheter per ulykke.

Tabell 18 – Ulykkestype sett opp mot involverte trafikkenheter

Trafikkenhet	Utforkjørings-ulykke	Møteulykke	Fotgjenger-ulykke	Annet	Totalt
Fotgjenger	0	0	1	0	1
Moped	0	1	0	0	1
Motorsykkel	1	0	0	1	2
Personbil/varebil	6	13	1	1	21
Personbil/varebil med tilhenger	0	1	0	0	1
Bil >3,5t/lastebil	0	2	0	0	2
Bil >7,5t med påhengs-/slepevogn	0	2	0	0	2
Trekkbil med semitrailer	0	1	0	0	1
Totalt	7	20	2	2	31

3.3. Veg

Dette delkapittelet tar for seg forhold relatert til veg som er framkommet i UAGs analyser.

Fordeling av de ulike ulykkestypene på ulike vegklasser er vist i Tabell 19, mens fylkesvis fordeling er vist i Tabell 20.

Tabell 19 – Dødsulykker i 2017 fordelt på vegklasse

Ulykkestype	Riksveg	Fylkesveg	Komm. veg	Privat veg	Totalt
Samme kjøretning	0	0	0	0	0
Møteulykker	7	2	0	0	9
Kryssulykker	0	0	0	0	0
Fotgjengerulykker	0	1	0	0	1
Utforkjøringsulykker	3	4	1	0	8
Andre ulykker	0	0	0	0	0
Totalt	10	7	1	0	18

Tabell 20 – Dødsulykker i 2015 fordelt på vegklasse og fylke

Fylke	Riksveg	Fylkesveg	Komm. veg	Privat veg	Totalt
Møre og Romsdal	3	4	0	0	7
Sør-Trøndelag	4	1	1	0	6
Nord-Trøndelag	3	2	0	0	5
Totalt	10	7	1	0	18

Som Tabell 19 viser har de fleste ulykkene skjedd på riksveg. Riksveg utgjør det klart korteste vegnettet til sammen i de tre fylkene (jfr. Tabell 4), så dette betyr at det er flere ulykker per km på riksveg i 2017 enn på fylkesveg/kommunal veg. Møre og Romsdal har som tidligere nevnt 37% av befolkningen i Region midt, men Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag har henholdsvis 44% og 19%. Hvis man legger til grunn at kjørelengde er fordelt likt per innbygger har Møre og Romsdal en lavere ulykkesfrekvens i 2017 enn det Nord-Trøndelag har.

I Tabell 21 er det vist en oversikt over forhold ved veg eller vegmiljø som UAG har vurdert at har bidratt til den enkelte ulykke. I tabellen er disse koblet mot ulykkestype.

Tabell 21 – Oversikt over ulike forhold ved veg/vegmiljø som har bidratt til ulykkene

	Andre Uhell	Samme kjøreretn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjeng.-ulykke	Utforkjøring	Totalt
Sikthindring	0	0	0	0	0	0	0
Spor	0	0	1	0	0	0	1
Uryddig vegmiljø	0	0	0	0	0	0	0
Farlig sideterreng – trær	0	0	0	0	0	0	0
Farlig sideterreng – stup/vann	0	0	0	0	0	0	0
Farlig sideterreng – annet	0	0	0	0	0	2	2
Feil ved rekkverk ifølge dagens krav	0	0	0	0	0	1	1
Uheldig trafikkregulering	0	0	0	0	0	0	0
Sikt (værforhold)	0	0	0	0	0	0	0
Glatt veg (is/snø)	0	0	4	0	0	0	4
Tverrfall	0	0	1	0	0	0	1
Horisontal linjeføring	0	0	0	0	0	1	1
Mangler forsterket midtoppmerking	0	0	2	0	0	0	2
Totalt	0	0	8	0	0	4	12

Det er først og fremst ved møteulykker at vegen eller vegmiljøet er vurdert til å ha hatt innvirkning på at ulykken inntraff eller at omfanget ble som det ble. Dette er samme trend som i 2015 og 2016. For 2014 så dette bildet annerledes ut. Da var det i størst grad ved utforkjøringsulykker at veg/vegmiljø var vurdert til å ha bidratt til ulykkene. Lignende faktorer kan bidra til både møteulykker og utforkjøringsulykker. Ved liten trafikk kan en bil som kommer over i motsatt kjørebane resultere i utforkjøring på motsatt side, mens ved høyere trafikk kunne samme hendelse blitt en møteulykke.

Tabell 22 – Føreforhold og ulykkestype

Føreforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fotgjenger	Annet	Totalt
Tørr, bar veg	6	5	0	0	0	0	11
Våt, bar veg	0	2	0	0	1	0	3
Snø- /isbelagt	0	1	0	0	0	0	1
Delvis snø- /isbelagt	2	1	0	0	0	0	3
Totalt	8	9	0	0	1	0	18

Tabell 22 viser at de fleste av ulykkene har skjedd på tørr, bar veg. Det er en større andel av året det er bare veier enn snødekte, samt at det er større trafikk på sommerstid. Et annet moment er at hastighetsnivået ofte er høyere på tørr, bar veg. Det er ikke gjort beregninger for å vurdere om sannsynligheten for ulykke på sommerstid/-føre er høyere enn på vinterføre. Tabellen over gir ikke grunnlag for å trekke noen tydelig konklusjon om hva føreforhold har hatt å si for ulykkesrisiko i 2017.

Tabell 23 – Lysforhold og ulykkestype

Lysforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet	Totalt
Dagslys	4	5	0	0	0	0	9
Tussmørke (skumring)	0	0	0	0	0	0	0
Mørkt m/ belysning	1	2	0	0	0	0	3
Mørkt u/ belysning	2	2	0	0	1	0	5
Uvisst	1	0	0	0	0	0	1
Totalt	8	9	0	0	1	0	18

Tabell 23 gir oversikt over lysforhold under ulykkene. De fleste ulykkene har skjedd i dagslys. Dette stemmer også overens med det faktum at for store deler av året avvikes det meste av trafikken i dagslys. Lysforhold er registrert i UAG-databasen for 17 av de 18 ulykkene.

Tabell 24 – Sikt og nedbør fordelt på ulykkestype

Værforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet	Totalt
God sikt, opphold	7	7	0	0	1	0	15
God sikt, nedbør	0	1	0	0	0	0	1
Dårlig sikt nedbør	0	1	0	0	0	0	1
Uvisst	1	0	0	0	0	0	1
Totalt	8	9	0	0	1	0	18

Sikt er registrert for 17 av 18 ulykker i Tabell 24. De fleste ulykkene har god sikt og oppholdsvær. En av ulykkene har registrert dårlig sikt og nedbør, mens dette i en av ulykkene er uvisst på grunn av at siktforholdene ikke ble registrert da ulykken skjedde.

Tabell 25 – Fartsgrense der dødsulykkene inntraff

Fartsgrense	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
80 km/t	13/72 %	14/74 %
70 km/t	1/6 %	1/5 %
60 km/t	3/16 %	3/16%
50 km/t	1/6 %	1/5 %
Totalt	18/100%	19/100%

Fra

Sikt er registrert for 17 av 18 ulykker i Tabell 24. De fleste ulykkene har god sikt og oppholdsvær. En av ulykkene har registrert dårlig sikt og nedbør, mens dette i en av ulykkene er uvisst på grunn av at siktforholdene ikke ble registrert da ulykken skjedde.

Tabell 25 ser vi at dødsulykkene i stor grad skjedde på vegger med fartsgrense 80 km/t.

Tabell 26 – Dekkekvalitet på ulykkesstedene

Dekkekvalitet	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
Spor	0/0 %	0/0 %
Setning	0/0 %	0/0 %
Hull	0/0 %	0/0 %
Krakelering	1/5 %	2/10 %
Godt dekke	17/95 %	17/90 %
Totalt	18/100 %	19/100 %

Når det gjelder dekkekvalitet og vurdering av hvilken innvirkning den har hatt på ulykker viser Tabell 26 at dekkekvaliteten var god der 17 av de 18 ulykkene inntraff. For en av ulykkene var det krakelering i vegbanen, men det er ikke vurdert at krakelering har medvirket til at ulykken inntraff.

Tabell 27 – Ulykker fordelt på midtskille

Midtskille	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
Forsterket midtoppmerking	2/11 %	2/ 11%
Midtdeler	1/6 %	1/5 %
Ingen	15/83 %	16/84 %
Totalt	18/100 %	19/100%

Hoveddelen av ulykkene har skjedd på strekninger uten noen form for midtskille. En ulykke skjedde på strekning med midtdeler, og to ulykker skjedde på strekninger med forsterket midtoppmerking.

4. 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 disse to prosessene er det definert en funksjon som kalles «Regional kontaktperson for TS-tiltak». Disse personene skal rapportere nasjonale tiltak som er foreslått av det regionale UAG til Vegdirektoratet (VD) løpende. Regional kontaktperson for TS-tiltak har også en rolle i den regionale prosessen. Det foreligger et regionalt oppfølgingssystem for foreslåtte tiltak, og kontaktpersonen skal følge opp aktuelle enheter i regionen angående status for foreslåtte tiltak. Denne informasjonen brukes til å holde det regionale oppfølgingssystemet oppdatert. Systemet er delvis oppe og går.

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

UAG har foreslått mange ulike tiltak i rapportene for 2017.

Under er det gitt en oppsummering av tiltak som er foreslått i løpet av året. De er delt mellom tiltak av helt lokal karakter på det aktuelle ulykkessted og tiltak som også kan ha effekt utenfor det aktuelle ulykkessted.

4.1. Foreslåtte tiltak som gjelder for konkrete ulykkessted

- Etablere forsterket midtoppmerking
- Utbedre vegskulder/sideterreng
- Utbedre skråkant på avkjørsel
- Utbedre rekkverk
- Varsle standardsprang med trafikkskilt
- Vurdere skilting av sammenfletting ved enden av Viggjatunnelen
- Vurdere oppgradering av driftskontrakten
- Utbedre dekke
- Anlegge profilert vegmerking
- Innføre aktuell skilting

4.2. Tiltak som kan ha effekt også utenfor ulykkesstedet

- Kontrollmyndighet til Statens vegvesen også for adferdskontroller
- Automatisk varsling (eCall) ved trafikkulykke
- Vurdere dagens krav til friksjon
- Holdningsskapende arbeid og informasjonskampanjer mot rus
- Holdningsskapende arbeid om bruk av bilbelte.
- Holdningsskapende arbeid om tretthet og uoppmerksomhet i trafikken
- Økt kontrollvirksomhet med fokus på trimming av mopeder og mellomklasse motorsykler
- Det bør stilles strengere krav til løsninger som brukes for begrensnig av effekten
- Motorsykler registrert som mellomklasse skal konstruktivt ikke kunne oppnå større effekt.
- Holdningsskapende arbeid og informasjon om viktigheten av riktig sikkerhetsutstyr til og bruk av utstyret, rettet mot motorsyklister.
- Det bør tas en gjennomgang av utforming av avkjørsler. Dette arbeidet bør prioriteres etter kriterier som fartsgrense og ÅDT.
- Ta en gjennomgang av rekkverk langs slike høytrafikkerte veger med høyt hastighetsnivå for å få rekkverk i henhold til gjeldende normaler.
- Vurdere om kravene til vinterdrift er gode nok.
- Øke fokus på standardsprang ved strekningsvise utbedringer
- Informasjon om riktig valg og bruk av sikkerhetsutstyr for barn
- Informasjon om bruk av beltesamler for belter i barnesete
- Heve kompetansen på kontroll og veiledning av sikring av barn i bil.

- Innføre intelligente førerstøttesystem
- Innføre spesifikke krav for å få beholde førerkort
- Lovregulering og kontroll av bilførers promille/rus

5. Oppsummering

Helt til slutt i rapporten er det listet opp en del sentrale karakteristikk ved dødsulykkene i trafikken i Region midt i 2017:

- Møteulykker utgjør hele 50% av ulykkene.
- Utforkjøringsulykker utgjør 44% av ulykkene.
- Fart er en faktor i 67% av ulykkene.
- 5 av de 19 omkomne var i alderen 20–30 år.
- 67% av ulykkene skjedde på strekning utenfor tettbygd strøk med fartsgrense 80 km/t.
- 50% av ulykkene skjedde i dagslys
- 83% av ulykkene skjedde i oppholdsvær med god sikt.
- 94% av de drepte var menn.
- 11 av dødsulykkene skjedde på tørr, bar veg.
- Det var 37% drepte i både Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, 26% drepte i Nord-Trøndelag
- Det har skjedd like mange møteulykker i de tre fylkene, henholdsvis 3 i hvert fylke.
- Det har skjedd flest utforkjøringer i Sør-Trøndelag.
- Av de 19 drepte er 14 av de førere av enheten.
- De fleste dødsulykkene skjedde i mai og desember.
- De fleste dødsulykkene skjedde på tirsdager og søndager.
- Ti av ulykkene skjedde på riksveg, syv på fylkesveg og en på kommunal veg.
- Sikthindring har ikke hatt avgjørende betydning for noen av ulykkene.



Statens vegvesen
Region midt
Veg- og transportavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-midt@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen