

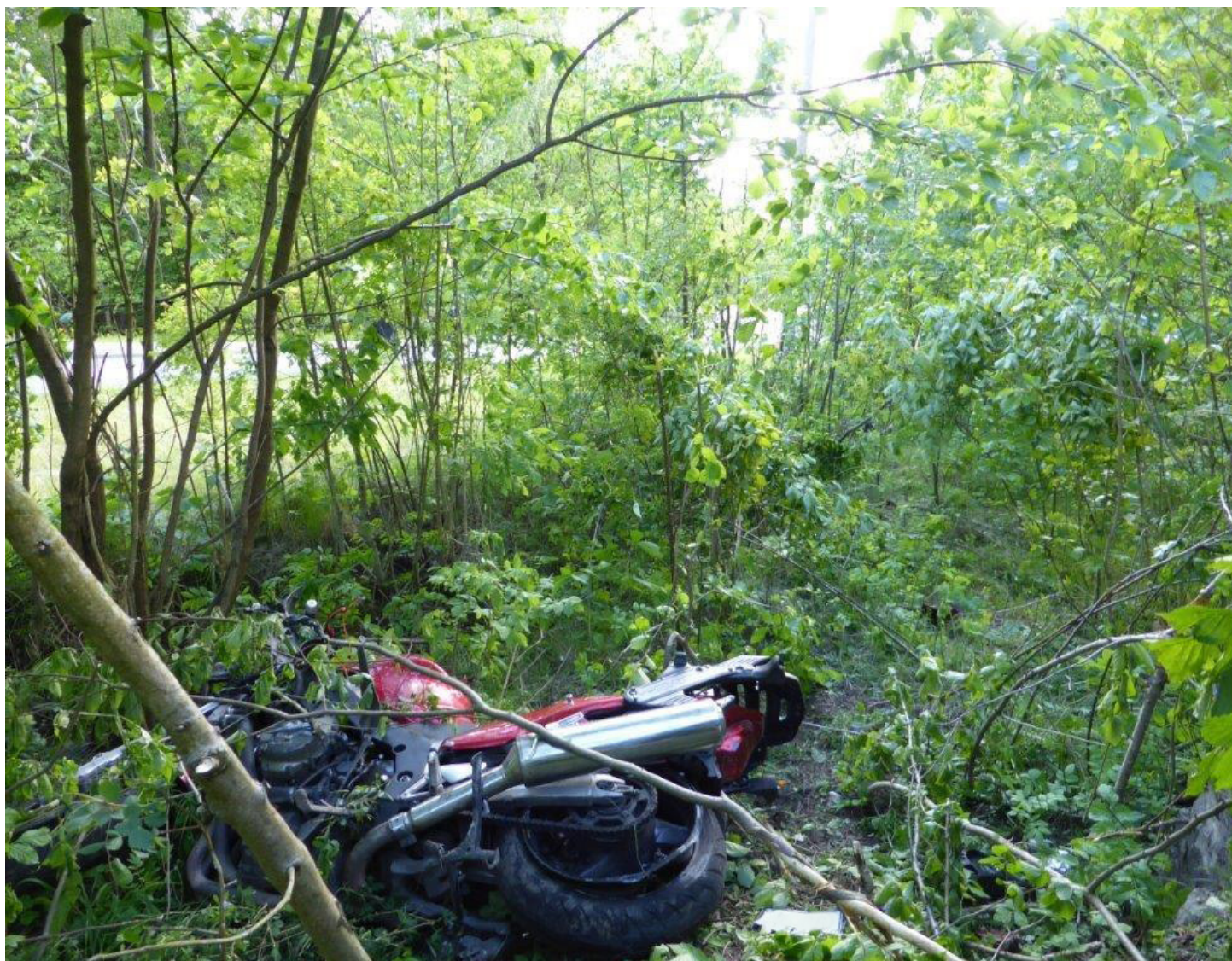


Dybdeanalyse av dødsulykker i Region sør

Årsrapport 2015

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 477



Tittel

Dybdeanalyse av dødsulykker i Region sør

Undertittel

Årsrapport 2015

Forfatter

Kirsti Huserbråten og Klaus Ottersen

Avdeling

Veg- og transportavdelingen

Seksjon

Samfunn

Prosjektnummer

Rapportnummer

Nr. 477

Prosjektleder

Kirsti Huserbråten

Godkjent av

Stein-Roger Nilssen

Emneord

Ulykkesanalysegruppe, dybdeanalyse, dødsulykker, trafikksikkerhet

Sammendrag

1. januar 2005 startet de regionale ulykkesanalysegruppene sitt arbeid med dybdeanalyser av dødsulykker i Norge. Denne rapporten oppsummerer resultatene for Region sør for 2015, og viser utviklingstrekk helt tilbake til 2005. Rapporten peker på medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget både innenfor kjøretøysikkerhet, trafikantatferd og forhold ved veien. Med utgangspunkt i noen av ulykkene tar den også opp utvalgte sikkerhetsproblemer.

Title

In-depth Analysis of Fatal Accidents NPRA Southern Region

Subtitle

Annual Report 2015

Author

Kirsti Huserbråten og Klaus Ottersen

Department

Roads and Transport Division

Section

Samfunn

Project number

Report number

No. 477

Project manager

Kirsti Huserbråten

Approved by

Stein-Roger Nilssen

Key words

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

Summary

The Regional Accident Analysis Group started their work with in-depth analysis of fatal accidents in Norway the 1st of January 2005. This report points out special issues and causal factors behind accidents and injuries, both within road user behavior, vehicle safety and road conditions.

Innhold

Forord

Sammendrag

1.	Innledning	5
1.1	Bakgrunn for analysearbeidet	5
1.2	Organisering.....	5
1.3	Involverte personer utenom ulykkesanalysegruppen i Region sør	6
2.	Ulykkesutviklingen og ulykkesbildet i 2015	7
2.1	Ulykkesutviklingen	7
2.2	Oversikt dødsulykkene i Region sør 2015 og siste 10 år.....	9
3.	Trafikantene	10
3.1	Kjennetegn ved de involverte trafikantene	10
3.2	Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til trafikant	10
4.	Veg- og vegforhold	12
4.1	Kjennetegn ved vegen der ulykkene skjedde.....	12
4.2	Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til veg og vegforhold	13
5.	Kjøretøyene	14
5.1	Kjennetegn ved de involverte kjøretøyene	14
5.2	Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til kjøretøy	15
6.	Sikkerhetsproblemer som er diskutert i forbindelse med årets ulykker	16
6.1	Glatt veg og dype hjulspor kan være en farlig kombinasjon	16
6.2	Plassering av busslomme i ytterkurve.....	17
6.3	Manglende vedlikehold av fartshumper og fartsputer	17
6.4	Tett tåke på høyhastighetsveger.....	17
6.5	Bruk av arbeidsmaskiner på veg	18
6.6	Sikkerhetsproblemer relatert til årets MC-ulykker	18
6.7	Involverte eldre bilførere i spesielle kryssulykker.....	19

Forord

Alle dødsulykker i vegtrafikken i Norge har blitt analysert fra og med 1.1.2005. De regionale ulykkesanalysegruppene (UAG) utarbeider hvert år en årsrapport over ulykkene i sin region. Rapportenes mål er å vise ulykkesbildet og forklare bakgrunnen for dødsulykkene.

Foreliggende rapport gjelder for Region sør 2015 og omhandler 26 dødsulykker som skjedde i løpet av året i fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder. Rapporten er tilgjengelige på Statens vegvesen sine nettsider:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG>

Rapporten vektlegger sammenligning mellom dødsulykker i 2015 og dødsulykker for hele forutgående 10-årsperiode. I tillegg til å beskrive kjennetegn relatert til veg, trafikant og kjøretøy, gir den en oversikt over hva som utløste ulykkene og gjorde at de fikk dødelig utgang. I rapportens kapittel 6 trekkes det fram utvalgte sikkerhetsproblemer.

440 liv har gått tapt på vegene i Region sør i perioden 2006-2015. Omregnes dette til samfunnskostnader, kommer vi opp i drøye 15 milliarder kroner for hele 10-årsperioden, som betyr vel 1,5 milliarder kr. pr. år. Inkluderes de 1634 personene som er blitt hardt skadd i regionen i samme periode, blir kostnaden 3,6 milliarder pr. år.

Rapporten er utarbeidet av Kirsti Huserbråten i samarbeid med Klaus Ottersen på vegne av UAG i Region sør, som pr. i dag består av:

- Svein Voldseth, fagområde veg og drift-/vedlikehold
- Anette Krekling, fagområde veg (Christian Aas Svendsen vikarierte fra mai 2015)
- Pål Erik Westeng og Harald Storteig, begge fagområde kjøretøy (Storteig avløste Westeng i 2015)
- Henning Mikkelsen, fagområde trafikant
- Anders Holtan, fagområde medisin, Oslo universitetssykehus
- Kirsti Huserbråten, fagområde trafikksikkerhet og trafikant (leder)

Arendal,
november 2016

Sammendrag

30 personer ble drept i vegtrafikken i Region sør i 2015 fordelt på 26 ulykker. Av disse var 14 utforkjøringsulykker og 7 møteulykker. Andelen utforkjøringsulykker var høyere enn på mange år dette året. 23 av de drepte var menn og 7 var kvinner.

Tallet på drepte ligger hele 27 % lavere enn i 2014, og var det laveste på mange år i regionen. Dette gjaldt også for hele landet.

Fem av de 26 dødsulykkene skjedde på europaveg, fem på riksveg, ni på fylkesveg, fem på kommunal og to på privat veg. Fordelingen var ganske lik som for tidligere år, bortsett fra andelen på kommunale veger, som var langt høyere i fjor enn på mange år.

Andelen MC-ulykker var mye høyere i 2015 enn tidligere (8 drepte totalt), mens ingen ble drept på ATV, moped eller i buss. MC-andelen var ca. dobbelt så høy i 2015 som pr. år for perioden 2005-2014.

To syklister mistet livet i 2015, hvorav en på el-sykkel, som er den første i regionen, og den tredje i landet for denne typen kjøretøy. Bare en fotgjenger ble drept, et positivt trekk som gjentar seg fra fjoråret.

Syv av de drepte var under 25 år og fem var over 70 år. Andelen unge drepte kom i 2015 opp på «normalt» nivå igjen, etter en særlig lav andel i 2014. Andelen eldre over 70 år var derimot noe lavere i 2015 enn de siste årene, men likevel rundt årsgjennomsnittet for foregående 10-årsperiode.

Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget oppsummeres i tabell 1 under.

Tabell 1: Medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og fikk dødelig utfall, Region sør 2015 sammenlignet med gjennomsnitt pr. år i perioden 2005-2014

Medvirkende faktorer ¹	Antall ulykker 2015	Andel ulykker 2015 (N=26)	Andel ulykker 2005-2014 (N=442)
Årsak til hvorfor ulykkene skjedde:			
Manglende førerdyktighet	7	27 %	38 %
Høy fart etter forholdene/over fartsgrense	14	54 %	40 %
Ruspåvirkning	10	38 %	24 %
Trøtthet	1	4 %	11 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	1	4 %	4 %
Sykdom	1	4 %	13 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy			
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	6	19 %	12 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	5	19 %	40 %
Faktorer knyttet til vær og føreforhold	7	27 %	13 %
Årsak til at ulykkene ble dødsulykker:			
Farlig sidetereng	4	15 %	38 %
Sikringsutstyr²:			
Ikke brukt bilbelte (% av alle bilulykker)	10	32 %	36 %
Ikke brukt hjelm (% av alle 10 aktuelle hjelmulykker)	2	20 %	27 %

¹ Se forklaring på side 11. Samme ulykke kan ha flere medvirkende faktorer ² Tallene viser andel av de drepte (ikke av antall ulykker) som ikke brukte sikringsutstyr, uavhengig av om de ville overlevd eller ikke med hjelm/bilbelte.

En av de mest negative resultatene var at andelen førere som kjørte i ruspåvirket tilstand økte med over 50 % sammenlignet med tilsvarende andel for perioden 2005-2014. I så mange som 10 av ulykkene var fører ruspåvirket. Av positive resultater må nevnes at andelen som ikke brukte bilbelte og hjelm var litt lavere enn tidligere. Av alle som ble drept i bil brukte nær 1/3 (10 personer) ikke bilbelte, mens av alle de 10 ulykkene der fører skulle ha brukt hjelm var det bare to som ikke gjorde det, hvorav en syklist. Andelen ulykker der høy fart var medvirkende gikk mye opp i 2015, som henger sammen med den høye andelen ruspåvirkning og utforkjøring, mens den økende trenden vi har sett de siste årene med sykdom som medvirkende faktor ser ut til å ha snudd.

Andelen ulykker der farlig sideterreng (trær, fjell m.m) har forsterket skadeomfanget har gått kraftig ned i 2015 sammenlignet med tidligere. Det samme gjelder andre ulykkesutløsende faktorer tilknyttet veg- og vegmiljø. Den positive trenden som er mest tydelig er reduksjonen i andel ulykker der sikthindring på veg (vegetasjon ol.) har vært medvirkende. Glatt veg har også gått ned over tid.

Den kjøretøyfaktoren som forekom oftest i 2015 var «Feil ved hjul/dekk, det vil si i fire ulykker.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for analysearbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen. Dette er en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken.

En av flere virkemidler for å redusere antall hardt skadde og drepte har vært å opprette regionale ulykkesanalysegrupper for analyse av vegtrafikkulykker. Fra 2005 var ordningen med ulykkesanalysegrupper etablert i alle landets regioner, en ordning som nå evalueres.

Det har blitt mer og mer vanlig å betrakte ulykkene i et systemperspektiv. Ulykker oppstår på grunn av svikt i samspillet mellom menneske, kjøretøy og vegmiljø, og elementene i vegtrafikksystemet må være tilpasset hverandre for at det skal være sikkert. Det er derfor viktig at virkemiddelbruken retter seg mot alle deler av vegtrafikksystemet.

Arbeidet med ulykkesanalyser er tverrfaglig, og skal bidra til intern og ekstern læring. Hensikten er å forbygge og/eller redusere konsekvensene av tilsvarende ulykker. I tillegg inneholder analysene konkrete forslag til ulykkes- og skadereduserende tiltak. Dette skiller seg fra politiets etterforskning, der formålet er å finne ut om noen har handlet i strid med gjeldende lovverk.

1.2 Organisering

17 personer fra trafikant- og kjøretøyavdelingen inngikk i regionens beredskapsgruppeordning i 2015. Dersom ulykken falt utenfor beredskapsgruppeområdene, rykket vakthavende ut dagen etter. Den som hadde vært ute på ulykken, såkalt ulykkesundersøker (UU), deltok både i møtene til de fylkesvise ulykkesgruppene (UG) og den regionale ulykkesanalysegruppa (UAG).

Det er fem UG'er i regionen, en for hver vegavdeling (fylke). I hver UG er det minimum tre - fire personer, med kompetanse på veg, kjøretøy og trafikant. Totalt deltok ca. 20 personer i UG-ordningen dette året, som betyr at de samles for befarings eller møter i sitt fylke to – tre måneder etter at ulykken har skjedd. Her deltar alltid UU-personen, dvs. den som har rykket ut på ulykken, som i noen fylker også utgjør UG's kjøretøyrepresentant. UG-leder er sentral, og kommer fra vegavdelingens plan- og forvaltningsseksjon i alle fylker. UG-medlemmene har ansvar for hvert sitt fagfelt, samtidig som de kommuniserer om ulykken som helhet, blant annet ved å gjennomføre en foreløpig analyse basert på STEP-metoden (Sequentially Timed Events Plotting). UG-leder skriver en foreløpig ulykkesrapport for hver ulykke, som leveres UAG-leder en uke før UAG-møtene. UG foreslår tiltak, som utkvitteres av UAG-leder hvert år. UG-leder og/eller UU stiller opp i ledermøter i noen fylker.

UAG har analysert de 26 ulykkene over 10 møtedager i 2015. UAG bestod i 2015, som tidligere, av seks medlemmer, med følgende type kompetanse: Kjøretøyteknisk (en person), trafikant-/atferd (to personer), vegfaglig (to personer) og medisinsk (en person). UG-leder og aktuell UU inviteres til møtet rett etter at en ulykke har skjedd. Alle i UAG leser gjennom et fullstendig utkast til UAG-rapport inkludert foreløpig STEP-analyse (en foreløpig ulykkesrapport) før møtene, og kvalitetssikrer denne på møtet. UAG har RLM som styringsgruppe. UAG-leder forholder seg ofte direkte til avdelingsdirektør i VT-avdelingen, samt til avdelingsdirektør for TK. Resultater fra ulykkene presenteres med jevne mellomrom i RLM.

1.3 Involverte personer utenom ulykkesanalysegruppen i Region sør

I 2015 har følgende personer vært med i beredskapsgruppeordningen i Region sør (UU):

- *Beredskapsgruppe 1 (Agder)*: Gulleik Vatnebryn, Kåre Simonsen, Helge Nordbø og Einar Kalaoia.
- *Beredskapsgruppe 2 (Nedre Telemark og Vestfold)*: Harald Aspheim, Morten Gulseth, Petter Iversen, Jo Mathisen, Stein Erichsrud
- *Beredskapsgruppe 3 (Øvre Telemark og Buskerud vest)*: Håvard Traaserud, Steinar Sending, Henning Skårdal
- *Beredskapsgruppe 4 (Buskerud øst)*: Pål Bjerke, Lasse Olsen, Pål Skjønhaug Hansen, Pål Erik Westeng, Geir Aasheim.

Følgende personer har vært involvert i de fylkesvise ulykkesgruppene (UG):

- *UG Vestfold* består av Bjørn Harald Sti (leder), Soheyla Eimani, Odd Tandberg, Asgeir Støylen, byggelederrepresentant fra driftsområdet der ulykken skjedde (Odd Tandberg, Dler Jaf eller Odd Willy Mathisen)
- *UG Buskerud* består av Stine Mari Byfuglien (leder), Truls Fyrand, Pål-Erik Westeng, Ola Nerdrum, Anita Tveiten.
- *UG Telemark* består av Bjørn Richard Kirste (leder), Harald Storteig, Olaf Tisjø, Olav Heggenes, Aud Torunn Sinnerud, Vibeke Lin Jacobsen, Lars-Gunvald Hauan, Steinar Sending, Sven Erik Rui. Ikke hele gruppen deltar på UG-møtene, da gruppen også utgjør den såkalte Nullvisjonsgruppen i Telemark.
- *UG Aust-Agder* består av Ole Martin Madsen (leder), Cathrine Lorentzen Bie og Einar Kalaoja
- *UG Vest-Agder* består av Kjell Stangborli (leder), kjøretøyansvarlig som har rykket ut på aktuell ulykke og Henning Mikkelsen

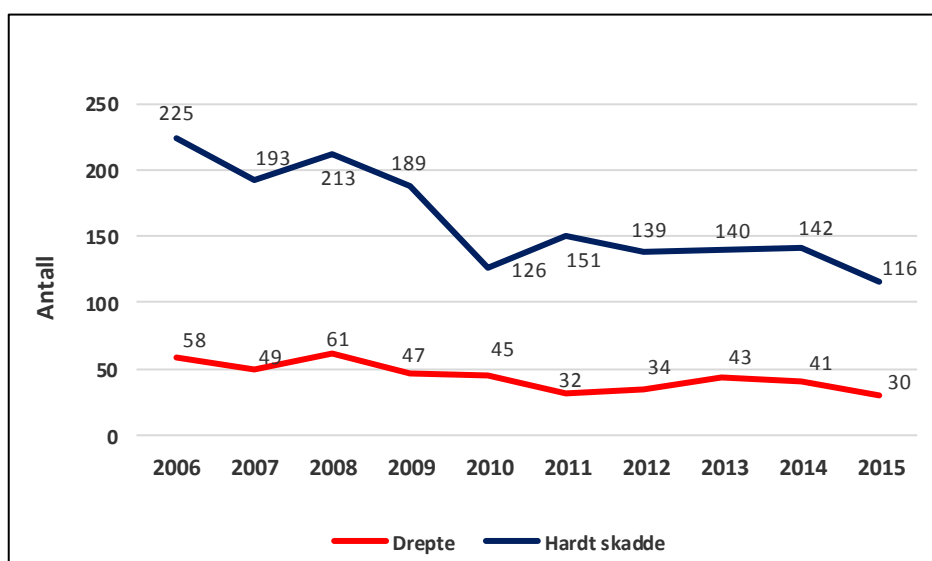
2. Ulykkesutviklingen og ulykkesbildet i 2015

2.1 Ulykkesutviklingen

I 2015 ble 30 personer drept i 26 dødsulykker i Region sør (Vestfold, Buskerud, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder). Dette er det laveste antall drepte i alle de 11 årene regionene har analysert dødsulykker. I de samme ulykkene ble tre personer hardt skadd, to lettere skadd og 16 uskadd. I en frontkollisjon på rv. 7 i Buskerud ble tre personer drept i samme ulykke.

Antallet drepte har gått vesentlig ned i løpet av de forutgående 10 årene sett under ett (figur 1). Det samme gjelder antall hardt og lettere skadde. Den positive trenden først i 10-årsperioden ser imidlertid ut til å flate ut i slutten av perioden, men en tydelig nedgang igjen fra 2014 til 2015. Region sør har opplevd en nær halvering både når det gjelder drepte, hardt skadde og lettere skadde siden 2006 (ca. 48 % reduksjon for alle skadegrader). Region sør lå med sine 26 dødsulykker nest høyest på dødsulykkesstatistikken for hele landet i 2015, tett bak Region øst med 31 dødsulykker, og utgjorde 25 % prosent av landets dødsulykker.

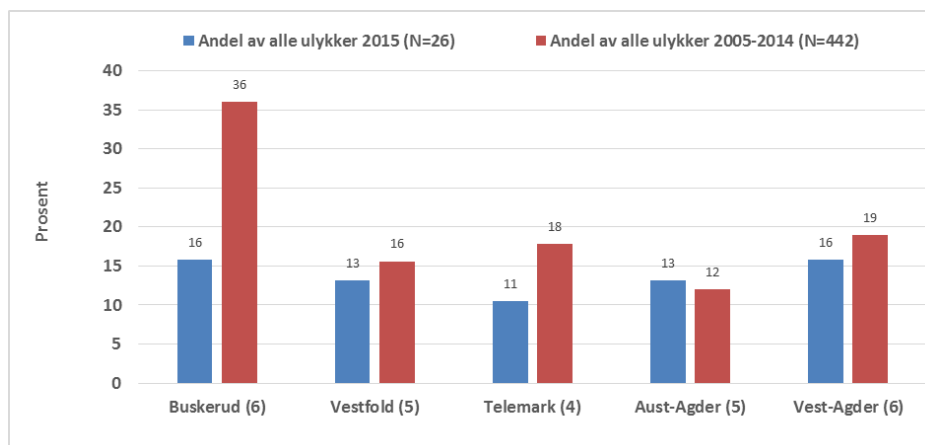
Dersom Region sør skal nå NTP's mål om færre drepte og hardt skadde innen 2024, må tallet gå ned med i gjennomsnitt minst 4,5 drepte årlig. Fortsetter den samme utviklingen som vi har sett de siste 10 årene, vil region sør nå dette målet med god margin.



Figur 1: Utviklingen i hardt skadde og drepte i Region sør 2006-2015. Kilde: Straks-registeret

Buskerud befinner seg stadig blant toppfylkene i landet når det gjelder antall drepte de siste årene, der møteulykker peker seg spesielt ut. Dette skyldes blant annet at Buskerud har et trafikkarbeid som ligger over de andre fylkene i region sør. 2015 var imidlertid et svært positivt år for Buskerud, som lå på omtrent samme nivå som de andre fylkene.

I figur 2 under ser vi fordelingen av dødsulykker på regionens fem fylker, både for siste år og for foregående 10-årsperiode:



Figur 2: Dødsulykkene i Region sør 2015 fordelt på fylke, oppgitt som andel av alle ulykker 2015 sammenlignet med andel pr. år for 2005-2014 (antall ulykker i 2015 i parentes).

18 av ulykkene inntraff i spredtbygd strøk, fem i boligområde og tre i område med blandet funksjon. Ingen av årets ulykker skjedde i sentrumsområder. Nesten halvparten skjedde på veger med fartsgrense 80 km/t eller høyere, hvorav to på strekninger med 110 km/t (E18 i Vestfold).

De fleste dødsulykkene (fem) skjedde i august, med april nest høyest (fire). Juli hadde ingen dødsulykker.

2.2 Oversikt dødsulykkene i Region sør 2015 og siste 10 år

Kartet under viser hvor i Region sør de 408 dødsulykkene fra siste 10-årsperiode (2006-2015) har skjedd, med forstørrede sorte prikker for 2015, og mindre røde prikker for de øvrige ni årene. Vi ser en klar konsentrasjon av ulykker langs kysten og på de mest trafikkerte vegene i innlandet.

Listen til høyre for kartet under viser 2015-ulykkene nummerert etter når de skjedde gjennom året. Hver ulykke er utdypet med opplysninger om ulykkesdato, kjønn, alder, veg og type kjøretøy de drepte satt i/på.



Nr.	Dato	Kjønn	Alder	Veg	Kjøretøy
1	05.01.2015	Mann	44	Fv. 418	Personbil
2	09.01.2015	Kvinne	51	Fv. 283	Personbil
3	20.01.2015	Mann	35	Rv. 7	Vognvogt
4	22.02.2015	Mann	41	Fv. 283	Personbil
5	23.02.2015	Kvinne	69	E18	Personbil
		Mann	71	E18	Personbil
6	04.03.2015	Mann	72	Priv. veg	Personbil
7	13.03.2015	Mann	76	E18	Personbil
		Mann	20	E18	Personbil
8	26.04.2015	Mann	20	Fv. 465	Personbil
9	14.05.2015	Mann	59	Rv. 42	MC
10	16.05.2015	Kvinne	42	Rv. 42	MC
11	18.05.2015	Mann	44	Komm. veg	MC
12	25.05.2015	Mann	30	Fv. 666	MC
13	01.06.2015	Mann	49	Fv. 283	MC
14	06.06.2015	Mann	41	Fv. 152	MC
15	13.06.2015	Mann	52	Fv. 60	MC
16	03.08.2015	Kvinne	18	Rv. 7	Personbil
		Mann	25	Rv. 7	Personbil
		Mann	31	Rv. 7	Personbil
17	16.08.2015	Kvinne	21	Fv. 456	Personbil
18	17.08.2015	Mann	72	Komm. veg	Sykkel
19	22.08.2015	Mann	24	Rv. 41	MC
20	23.08.2015	Kvinne	62	Komm. veg	El-sykkel
21	11.09.2015	Mann	33	KV	Fotgjenger
22	26.09.2015	Mann	33	Priv. Veg	Personbil
23	29.11.2015	Kvinne	72	E 39	Personbil
24	02.12.2015	Mann	22	Komm. veg	Personbil
25	05.12.2015	Mann	44	E 18	Personbil
26	06.12.2015	Mann	19	E16	Personbil

Figur 3: Dødsulykkene i Region sør 2006-2015. 2015-ulykkene uhevet og nummerert i tabellen til høyre.

3. Trafikantene

3.1 Kjennetegn ved de involverte trafikantene

Andelen eldre over 70 år var i 2015, som året før, langt høyere og andelen yngre under 20 år langt lavere enn i forutgående 10-årsperiode. Fem personer over 70 år og to personer under 20 år mistet livet i 2015 (tabell 2). Dersom vi som unge regner de som er 24 år og yngre, er andelen lik som tidligere.

Tabell 2: Drepte i Region sør 2015 fordelt på alder

Alder	Antall 2015	Andel av alle drepte 2015	Andel av alle drepte 2005-2014
Under 20 år	2	7 %	15 %
20-29	6	20 %	21 %
30-39	5	17 %	13 %
40-49	7	23 %	15 %
50-59	3	10 %	10 %
60-69	2	7 %	11 %
70-79	5	17 %	7 %
80+	0	0 %	9 %
Sum	30	100 %	100 %

Oftest er de som mister livet også de som utløser ulykkene. Dette skyldes først og fremst at en høy andel av ulykkene kun har fører i bilen. Noen ganger overlever imidlertid føreren som har utløst ulykken, som ofte medfører at det blir reist tiltale mot disse. 2015 skiller seg tydelig ut fra tidligere år når det gjelder føreroverlevelse: Kun en av de utløsende førerne overlevde ulykken de utløste.

Aldersmønsteret for de utløsende førerne er i 2015 ganske likt som for de drepte. Den aldersgruppen blant de utløsende førerne som skiller seg mest ut er fører i 40-årene, som utgjorde 27 % av 2015-ulykkene, mot 17 % i forutgående 10-årsperiode. Ingen over 80 år ble drept i 2015, som også gjør dette året spesielt sammenlignet med tidligere.

Det er fortsatt langt flere menn enn kvinner som utløser dødsulykker eller blir drept i trafikken. 23 menn og syv kvinner ble drept i 2015 (77 : 23). Andelsfordelingen gjaldt også for utløsende førere.

Når det gjelder førerkortstatus, var det blant årets utløsende førere to personer som ikke hadde gyldig førerkort og tre som hadde utenlandsk førerkort. Begge førerne uten og to av de tre med utenlandsk førerkort var ruspåvirket.

3.2 Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til trafikant

Medvirkende faktorene som skyldtes trafikanten i 2015-ulykkene var (jf. tabell 1):

- Manglende førerdyktighet (identifisert 7 ganger)
- Høy fart: Høy fart etter forholdene eller godt over fartsgrensen (identifisert 14 ganger)
- Ruspåvirkning (identifisert 10 ganger)
- Trøtthet/sovning (identifisert 1 gang)
- Sykdom, inkl. psykisk sykdom (identifisert 1 gang)
- Mistanke om selvvilgt handling (identifisert 1 gang)

Det gjøres oppmerksom på at samme ulykken kan ha flere medvirkende faktorer, derfor oppgis ganger og ikke ulykker.

2015 var spesielt ved at en høyere andel førere kjørte for fort (54 %) og i ruspåvirket tilstand (38 %) sammenlignet med tidligere år. Positivt for året var at andelen dødsulykker som skyldtes trøtthet og sykdom gikk vesentlig ned, tillegg til andelen som brukte hjelm. Dette siste skyldes først og fremst at det var få sykkelulykker og mange MC-ulykker dette året. En av de to drepte syklistene og to av de åtte drepte motorsyklistene brukte ikke hjelm, som gjenspeiler at motorsyklistene bruker hjelm langt oftere enn syklistene. Årlig gjennomsnittlig andel drepte som ikke brukte hjelm har uansett vært mye høyere i forutgående 10-årsperiode, det vil si 35 %, mot 20 % i 2015 (jf. tabell 1).

32 % av de drepte brukte ikke bilbelte, som fortsatt er lavere enn gjennomsnittlig andel for forutgående 10-årsperiode (36 %). Ut fra UAG's vurderinger kunne nesten alle de 10 dette gjaldt ha overlevd hvis de hadde brukt bilbelte.

Medvirkende faktorer til ulykkene - definisjoner

Faktorer knyttet til førerdyktighet: Trafikal erfaring av typen feil beslutning/avgjørelse, manglende teknisk kjøretøybehandling og overdreven tro på egen kjøreferdighet.

Høy fart: Føreren kjører godt over fartsgrensen eller for fort etter forholdene.

Faktorer knyttet til involverte kjøretøy: Tekniske feil og mangler ved kjøretøyet (bremses, dekk m.m) og uheldige kjøretøykonstruksjoner (dårlig karosseri, sikthindrende elementer mm).

Trøtthet: Fører har sovnet som følge av en eller annen diagnose, har kjørt langt uten hvile el. er slitne av andre grunner. Denne årsaken kan være vanskelig å fastslå med sikkerhet.

Ruspåvirkning: Nedsatt oppmerksomhet som følge av at fører er påvirket av alkohol, narkotika eller andre sløvende medikamenter. Dette fastslås gjennom alkotester eller blodprøver.

Sykdom: Føreren er betydelig svekket som følge av en sykdomsdiagnose. Disse førerne vil da ha en av et utvalg diagnoser omtalt i førerkortforskriften, som diabetes, rusmiddellidelse, hjerte- og karsykdom og psykiske lidelser, inkl. kognitiv svikt (demens). Dette kan fastslås på bakgrunn av helseopplysninger oppgitt i obduksjonsrapporter eller gitt av fastleger eller pårørende/vitner.

Mistanke om selvvalgt hendelse: Trafikkulykker der analysegruppa mener det er relativt sannsynlig at «dødsulykken» var selvvalgt, til tross for at den ikke er tatt ut av statistikken. Her inngår også mislykkede selvmordsforsøk. UAG benytter et bestemt kriteriesett når de skal vurdere denne sannsynligheten.

Farlig sideterreng: Innbefatter fjell, trær, stolper og farlige objekter i sikkerhetssonen, samt stup/vann og feil ved rekkverk jf. dagens krav.

Veg og vegmiljø: Her inkluderes alt fra sikthindringer på veg, spor og hull i asfalten til mangelfull skilting, uheldig trafikkregulering, geometri/linjeføring og vilt i kjørebanelen. Når noe er «mangelfullt» eller «uheldig», betyr ikke dette nødvendigvis at det bryter med normaler og standarder.

Vær- og føreforhold: Værrelaterte forhold, som glatt veg og dårlig sikt, f.eks tett tåke. Her inkluderes også generelle føreforhold knyttet til vann, grus o.l.

4. Veg- og vegforhold

4.1 Kjennetegn ved vegen der ulykkene skjedde

Tabell 3 viser følgende fordeling på ulykkestype:

Tabell 3: Dødsulykker i Region sør 2015 fordelt på ulykkestype

ULYKKESTYPE	Dødsulykker 2015	% av alle dødsulykker 2015 (N=26)	% av alle dødsulykker 2005-2014 (N=442)
Påkjøringer bakfra	1	4	3
Kryssulykker	2	8	9
Møteulykker	7	27	33
Utforkjøringer	14	54	37
Fotgjengerulykker	1	4	11
Andre uhell	1	4	6
Sum	26	100	100

2015 ble et år med en lavere andel fotgjengerulykker og en betydelig høyere andel utforkjøringer enn tidligere. Høy andel utforkjøringsulykker sammenfaller ofte med høy andel rusulykker og ulykker med høy fart, som også var tilfellet for 2015. Andelen møteulykker var lavere enn forutgående 10-årsperiode, mens andel kryssulykker lå på gjennomsnittet.

Når det gjelder vegkategori, fordelte ulykkene seg slik:

Tabell 4: Dødsulykker i Region sør 2015 fordelt på vegkategori

VEGKATEGORI	Dødsulykker 2015	% av alle dødsulykker 2015 (N=26)	% av alle dødsulykker 2005-2014 (N=442)
Europaveg	5	19	28
Riksveg	5	19	18
Fylkesveg	9	35	43
Kommunal veg	5	19	6
Annet	2	8	4
Sum	26	100	100

Tabell 4 viser at andelen dødsulykker på kommunal veg i 2015 var tre ganger høyere enn foregående 10-årsperiode. Andelen dødsulykker på europaveg og fylkesveg var derimot lavere enn tidligere.

35 % (ni) av dødsulykkene skjedde på veger med fartsgrense 80 km/t, som er en langt lavere andel enn foregående 10-årsperiode, da i gjennomsnitt halvparten av dødsulykkene skjedde på 80-veger. To av ulykkene skjedde i 30-soner, mens to skjedde på motorveg med 110 km/t.

Seks av ulykkene skjedde på veger med ÅDT over 6000 og fartsgrense over 70 km/t, altså på strekninger der trafikkmengde og fartsgrense tilsier midtrekkverk eller midtdeler etter dagens vegnormal. Fire av disse strekningene manglet fysisk skille mellom kjøreretningene, hvorav en hadde midtmarkering. To var møteulykker, som kunne ha fått et langt mindre alvorlig utfall dersom det hadde vært midtrekkverk på stedet.

4.2 Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til veg og vegforhold

Å finne ulykkesårsaker, eller «medvirkende faktorer», er sentralt i ulykkesanalysearbeidet. En ulykke kan beskrives som vekselvirkningen mellom initierende og etterfølgende hendelser, handlinger og tilstander, plassert i et innbyrdes og unikt mønster for hver ulykke. Hver ulykke er unik, og har alltid flere medvirkende faktorer, både til at ulykken skjer og til at konsekvensene ender med død.

Beregninger for mange år viser at ca. 2/3 av vegfaktorene hver for seg har hatt *liten* betydning i forklaringen på hvorfor ulykkene skjedde. Ikke desto mindre samspiller vegfaktorene ofte med andre faktorer, f.eks. med «høy fart» og «gammel bil», eller med andre uheldige tilstander ved vegen, kjøretøyet eller trafikanten.

Medvirkende faktorer som hadde med veg, vegmiljø og værforhold å gjøre ble i 2015 identifisert 12 ganger, mens forhold ved vegens sideterreng ble identifisert 4 ganger, der 1 gang som regel tilsvarer 1 ulykke. Mer spesifikt gjelder dette følgende faktorer:

- Ishinne på veg
- Spor i vegbanen
- Hull eller defekter
- Sikt (værforhold som f.eks tett tåke)
- Mangelfull/feil skilting/oppmerking
- Sikthindring tilknyttet vegforhold
- Vilt/dyr i kjørebane
- Uheldig horisontal geometri/linjeføring
- Farlig sideterreng – fjell
- Farlig sideterreng – stolper og lignende

Det vises til definisjoner nederst i ramme på s. 11.

De fleste av faktorene nevnt over forekom bare en gang, dvs. i én ulykke. Når en vegfaktor oppgis som medvirkende, betyr ikke det nødvendigvis at faktoren *ikke* oppfyller vegnormalene eller driftsstandardene. For eksempel var to av faktorene som oppgis over («ishinne på veg» og «spor i vegbanen») begge innenfor kravene. Samme ulykke kan dessuten ha flere medvirkende faktorer. Ikke sjelden er det faktorene i sum som utgjør sikkerhetsproblemet, ikke faktoren i seg selv.

I 2015, som i 2014, ble det registrert en langt lavere andel vegrelaterte medvirkende faktorer enn tidligere, både når det gjaldt ulykkesutløsende og skadeforsterkende faktorer. Det er positivt at analysene ellers viser en nedadgående trend siste 10 år for de aller fleste vegfaktorer. Den mest tydelige positive trenden er at «sikthindring på veg» (vegetasjon ol.) og «glatt veg» som medvirkende faktorer har gått ned, selv om andelen ulykker som skyldtes glatt veg økte i 2015.

5. Kjøretøyene

5.1 Kjennetegn ved de involverte kjøretøyene

Tilsammen 38 kjøretøy (herav 6 tunge) var innblandet i dødsulykker i Region sør i 2015. I over halvparten (14) av disse var bare ett kjøretøy involvert, hvorav de fleste kun hadde fører i/på kjøretøyet. De drepte fordelte seg slik på følgende trafikant-/kjøretøygrupper:

Tabell 5: Drepte i Region sør 2015 fordelt på trafikantgruppe

TYPE KJØRETØY	Drepte 2015	% av alle drepte 2015 (N=30)	% av alle drepte 2005-2014 (N=476)
Lastebil	1	3	3
Buss	0	0	0
MC	8	27	14
Moped	0	0	1
ATV	0	0	2
Sykkel	2	7	5
Fotgjenger	1	3	8
Annet/uoppgitt	0	0	5
Person- og varebil	19	60	61
Sum	30	100	100

Når et kjøretøy har tilsvarende 4 stjerner eller mer i henhold til EuroNCAP, regnes det til å ha solid karosseri. I 2015 hadde bare tre av bilene med drepte svakt karosseri, som kan være et uttrykk for at bilene stadig blir bedre. Mange av «dødsbilene» (åtte) ble imidlertid vurdert til å ha middels sterkt karosseri.

I tillegg til for dårlig karosserisikkerhet, har treffpunkt på bil og stor vektforskjell mellom kjøretøy som treffer hverandre hatt mye å si for skadeomfanget. Kritisk treffpunkt var medvirkende til skadeomfanget i fire ulykker, som betyr at de svakeste punktene på bilen blir truffet eller at kjøretøyet blir truffet av en liten arealflate som gir større trykk.

Gjennomsnittsalderen for «dødsbilene» i regionen har lenge vært stigende, men har sunket noe de siste årene. 2015 bidro imidlertid til at denne steg en del igjen, da den dette året var hele 18 år, mot i overkant av 11 år i gjennomsnitt pr. år for perioden 2005-2014. Tallet gjelder for bilen der de drepte satt. Gjennomsnittsalderen pr. år for alle person- og varebiler som gikk på vegene i Region sør i samme periode ligger også på rundt 11 år (kilde: SSB). Unge førere er overrepresentert i ulykker med eldre biler.

5.2 Medvirkende faktorer til ulykkene og skadeomfanget relatert til kjøretøy

I 2015 ble faktorer som kunne tilskrives kjøretøyet identifisert i liten grad, enten det var som ulykkesutsløsende eller skadeforsterkende faktor. Den kjøretøyfaktoren som forekom flest ganger var «Feil ved hjul/dekk», det vil si 4 ganger, som betyr 18 % av ulykkene. Dette er en høy andel sammenlignet med tidligere (8 %). «Feil ved bremses» og «feil ved styring» var en medvirkende faktor i hver sin ulykke, mens «dårlig karosserisikkerhet» var medvirkende i to ulykker. «Kritisk treffpunkt» og «personbil mot tyngre kjøretøy» var de medvirkende skadefaktorene som ble identifisert i flest ulykker, som ikke er noe nytt.

Blant kjøretøyfaktorer som har bidratt til økt skadeomfang, ser vi en klar nedgang over tid når det gjelder antall ulykker der manglende kollisjonsputer i front har medvirket. Antall ulykker der dårlig karosserisikkerhet har medvirket, har også gått mye ned.

6. Sikkerhetsproblemer som er diskutert i forbindelse med årets ulykker

UAG vurderer fortløpende om det er noe vi kan lære i etterkant av ulykkene. I analysens avsluttende fase formuleres eventuelle sikkerhetsproblemer, og ofte er disse en kombinasjon av flere forhold.

Utfordringen i dette trinnet av analysen ligger i å spørre hvordan systemsiden kunne «akseptere» at denne faren for ulykke eller alvorlig skadeomfang var til stede uten å ha bygget inn tilstrekkelig toleranse for potensielle feil og avvik. Dette leder oss over på gjennomføring av tiltak, der det i visse tilfeller kan være hensiktsmessig å informere brukerne av vegen om sikkerhetsproblemet, mens det i andre tilfeller kan det være vegeier eller de som drifter vegen som må bli gjort oppmerksom på eventuell slike. De som planlegger og bygger nye veger er også en viktig målgruppe for å løse de sikkerhetsproblemer som avdekkes.

UAG har diskutert flere sikkerhetsproblemer i forbindelse med dødsulykkene i 2015, blant andre:

- Glatt veg og dype hjulspor kan være en farlig kombinasjon
- Plassering av busslomme i ytterkurve
- Manglende vedlikehold av fartshumper og fartsputer
- Tett tåke på høyhastighetsveger
- Bruk av arbeidsmaskiner på veg
- Sikkerhetsproblemer i forbindelse med årets mange MC-ulykker
- Involverte eldre førere i spesielle kryssulykker

6.1 Glatt veg og dype hjulspor kan være en farlig kombinasjon

UAG avdekker enkeltfaktorer som fører til ulykker, men er også opptatt av å se disse i sammenheng, som et system (se kap 1.1 Bakgrunn for analysearbeidet). Når for eksempel medvirkende faktorer som glatt veg og spor opptrer samtidig, kan den samlede ulykkesrisikoen være stor, selv om faktorene hver for seg er innenfor normative krav.

I en av ulykkene i 2015 fikk en personbil skrens og traff møtende kjøretøy. Bilen var utstyrt med gode vinterdekk foran og slitte vinterdekk bak. Stor kvalitetsforskjell på fram- og bakdekk kan ha vært en medvirkende årsak til skrensen. Samtidig ble dybden på sporene i kjørebanelen målt til 1,8 og 2,8 cm. Spor i kjørebanelen kombinert med tynn ishinne gir spesielt krevende kjøreforhold og kan være vanskelig å oppdage før det er for sent, noe som sannsynligvis også var tilfelle i denne ulykken. En tilnærmet lik dødsulykke skjedde i samme område i 2011. Her var det også ugunstig dekkkombinasjon på kjøretøyet og dype spor i kjørebanelen.

Det kan være sprik mellom hva trafikantene oppfatter som akseptable føreforhold og hvilket veggrep de må kunne forvente på veg med driftsstrategi vinterveg. Det ble strødd kvelden før nevnte ulykke. Entreprenør foretok ikke friksjonsmåling på ulykkesdagen fordi det ikke virket spesielt glatt i området da strøbilene var ute.

Sporete veger gjør vintervedlikeholdet særlig krevende. Gjennom vårt planleggingsprogram PMS2010 kan vi nå lese ut antall meter med spor over 40 mm, enten pr 1000-meterstrekning eller pr. «PMS-parsell». UAG er klar over at det er vanskelig å legge inn stedsspesifikke krav i driftskontrakten, ettersom denne går over flere år og sporsituasjonen er i kontinuerlig, men man bør likevel forsøke å utnytte dataene på en bedre måte, blant annet i arbeidet med å utforme kontraktene.

6.2 Plassering av busslomme i ytterkurve

Et vogntog kjørte vinteren 2015 ut i enden av en busslomme i Buskerud. Busslommen lå i en venstresving. Vogntoget skled over rekkverket i enden av busslommen og tippet over på sin høyre side. Fører hadde i forkant av denne ulykken trolig feiltolket vegens videre forløp og trodd at kjørefeltet fortsatte inn langs busslommen. Inngang til ytterkurver er generelt utsatt for utforkjøring, og UAG mener vi har med et sikkerhetsproblem å gjøre når busslomme i ytterkurve gir feilaktig optisk ledning under føreforhold hvor oppmerking ikke er synlig. Dette har sannsynligvis vært tilfelle her, siden det på ulykkestidspunktet var høye brøytekanter langs rekkverket.

I 2008 skjedde en lignende ulykke i Vestfold, riktignok på sommeren, hvor en motorsykel kjørte ut i en busslomme i ytterkurve på veg med dårlig optisk linjeføring. En av grunnene til dette var trolig den slitte oppmerkingen. Føreren kan ha trodd at vegen gikk over busslommen, som ble forsterket av at det var dårlig sikt og det regnet på ulykkestidspunktet.

Hverken håndbok N100 Veg og gateutforming eller V123 Kollektivhåndboka fraråder eller kommenterer plassering av busslomme i inngangen til ytterkurve eller kommer med andre anbefalinger knyttet til plassering av holdeplass og hensynet til optisk linjeføring. Plassering av busslomme i ytterkurver bør derfor inn som et forhold som skal vurderes i V123 Kollektivhåndboka, kap.4.2. «Plassering av holdeplass». Problemstillingen er først og fremst relevant utenfor tettbygd strøk.

6.3 Manglende vedlikehold av fartshumper og fartsputer

En av ulykkene i 2015 (Vestfold) skjedde da en eldre mann syklet med en kamerat på treningstur. Han traff en relativt høy kant (front) av slitt/defekt fartspute på kommunal veg, og ble kastet over styret. Syklisten slo hodet i asfalten slik at hjelmen sprakk. Fartsputen lå i et skyggeparti og var vanskelig å oppdage.

Fartsputer og fartshumper er viktige tiltak for å øke trafikksikkerheten. Disse er imidlertid utsatt for slitasje, og kan være kostbare å vedlikeholde. Hvis de lider av manglende vedlikehold, kan dette være medvirkende årsak til denne type ulykker. Fartsputen i dette tilfelle hadde tydelige skader.

På generell basis kan det synes som om ressursene til vegvedlikehold er for små for å vedlikeholde denne typen skader, eller det kan være at vedlikehold av fartsdempende tiltak som f.eks. fartshumper, fartsputer og opphøyde gangfelt ikke er prioritert.

Ulykken skjedde som nevnt på en kommunal veg, men UAG stilte spørsmål ved om vedlikehold av fartsdempende tiltak som fartshumper, fartsputer og opphøyde gangfelt i tilstrekkelig grad er ivarettatt i vegvesenets vedlikeholdsrutiner og standarder. Siden fartshumper og -puter ofte er anlagt på kommunale veger, bør kunnskap fra denne typen ulykker også viderefremmes til kommunene.

UAG anbefaler at Vegdirektoratet utvikler og implementerer en vedlikeholdsstandard og rutine for slike fartsdempende tiltak.

6.4 Tett tåke på høyhastighetsveger

Ulykker i tett tåke kan ha høyere alvorlighetsgrad og skadeomfang enn andre ulykker, da trafikantene ikke oppfatter situasjonen raskt nok og dermed ikke tilpasser hastigheten.

I 2015 ble to personer drept i en ulykke på E18 i Vestfold der siktforholdene ble vurdert som svært dårlige grunnet tett tåke, med visuell sikt ca. 50 - 60 meter. Det har vært flere lignende ulykker de siste årene i tillegg til denne, blant annet en i Buskerud ved Nestunnelen i 2011. Ved tett tåke på motorveg

med høy hastighet, her med fartsgrense 110 km/t, er det stor fare for påkjøring bakfra, som var tilfelle i denne ulykken.

I forbindelse med ulykken på E18 ble fartsmålinger fra et tellepunkt i nærheten trukket fram. Disse viste at trafikantene holdt jevnt høy hastighet på 100 - 110 km/t i tidsrommet rett forut for ulykken, til tross for de dårlige siktforholdene.

UAG foreslår at det gjennomføres en temaanalyse av ulykker i tett tåke for å komme frem til aktuelle forebyggende tiltak. Et slikt kan være utvidet bruk av variable fartsgrenseskilt i kombinasjon med fareskilt på høyhastighetsveger for å dempe hastigheten og redusere spredning i hastighet ved særskilt vanskelige kjøreforhold. Fritekstskilt bør også kunne benyttes for å informere.

UAG stiller i tillegg spørsmål ved om i hvilken grad man med dagens føreropplæring for klasse B klarer å ivareta bilførers behov for kunnskap om risiko og riktig adferd ved kjøring i tåke og vanskelige siktforhold.

6.5 Bruk av arbeidsmaskiner på veg

Kjøring med arbeidsmaskiner på veg kan utgjøre et sikkerhetsproblem da arbeidsmaskiner har helt andre dimensjoner, kjøreegenskaper, støy og fartsnivå enn andre kjøretøy. Når slike tunge og brede maskiner med ugunstig utforming og store blindsoner brukes i trafikk og nær myke trafikanter utgjør de en risiko.

I en ulykke i Telemark i 2015 ble en hjullaster benyttet til massetransport til en boligtomt via en smal kommunal boliggate. Transporten medførte hyppig kjøring fram og tilbake, til sent på kvelden. En beboer så seg lei på dette og ville stoppe kjøringen med det resultat at han ble påkjørt og drept.

UAG har også ved tidligere ulykker pekt på problemet med arbeidsmaskiner på veg, blant annet i en temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med vegarbeid i 2011. Statens havarikommisjon for transport (SHT) foreslo i 2007 å begrense bruken av store maskiner på veg. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet har i etterkant fulgt opp tilrådingen og endret brukskravene og krav til opplæring.

Det er opp til eier og bruker å ta de nødvendige forholdsregler ved bruk av slike kjøretøy, og kjøring på veg er kun tillatt for å frakte maskinen.

6.6 Sikkerhetsproblemer relatert til årets MC-ulykker

2015 var et år med mange MC-ulykker sammenlignet med tidligere år (se kap. 5.1). UAG har analysert åtte MC-ulykker dette året, som utgjorde 23 % av alle de drepte. Fire skjedde i Telemark, to i Aust-Agder, to i Vestfold og en i Vest-Agder. Tilsvarende gjennomsnittlige andel pr. år for forutgående 10-årsperiode var 14 %. I alle ulykkene ser det ut til at fører selv medvirket til ulykken ved bl.a. mangelfull teknisk kjøretøybehandling, ikke god nok fartstilpassing inn mot uoversiktlig kurve, ugunstig sporvalg og ved kjøring i ruspåvirket tilstand.

I en av ulykkene hadde MC-fører av en veteranmotosykkel glemt å ta opp sidestøtten, og mistet kontrollen over motorsykkelen da støtten traff asfalten i en slak venstresving. På motorsykler registrert før 1. januar 1979 (med enkelte unntak) er det ikke krav om at sidestøtten automatisk skal føres til hvilestilling når den avlastes, eller må plasseres i hvilestilling før motorsykkelen lar seg kjøre. Førere av slike motorsykler er kjent med sikkerhetsproblemet, men kan likevel glemme å ta opp sidestøtten.

I en annen MC-ulykke mistet fører kontrollen og kjørte ut av vegen på venstre side. Etter at motorsykkelen forlot vegen, traff den først en stikkrenne og deretter et tre. Ved utforkjøring med MC vil sideterrenget ofte avgjøre utfallet, og da i større grad enn når trafikantene sitter i bil. UAG vil her rette et fokus mot påkjørsel-farlige stikkrenner til avkjørsler på tvers av kjøreretningen.

Små avkjørsler og driftsavkjørsler kommer ofte opp i TS-inspeksjoner, men arbeidet med å utbedre disse er ikke vanlig praksis. UAG mener at oppfølgingen både av TS-inspeksjoner og i forbindelse med

nyetablering og utbedring av veg, bør bli bedre når det gjelder rør- og grøfteavslutninger til avkjørsler på tvers av kjøreretningen, selv på veger med lav ÅDT. Her mangler Statens vegvesen en standardisert løsning på et vanlig sikkerhetsproblem, som har medført en praksis der man ofte bare skråskjært røret. Mangelen på standardisert løsning bidrar til at feilen reproduseres i nye anlegg.

I samme utforkjøringsulykke mistet fører hjelmen. Antakelig var hakereimen for slakk, noe UAG stadig oppdager, også i en MC-ulykke i nabofylket to år tidligere. I noen dødsulykker har ikke hakereimen vært festet i det hele tatt, som gjør at hjelmens beskyttende funksjon reduseres betraktelig. Dette kan utgjøre forskjellen på liv og død.

Redusert sikt i avkjørsler kan også føre til ulykker. Oppigjennom årene har MC-ulykker vært overrepresentert i slike hendelser. I en av 2015-ulykkene kom en motorsykkel kjørende over en bakketopp i en sving og ble påkjørt av personbil som var i ferd med å kjøre ut fra en avkjøring etter å ha snudd. Vegen gikk her gjennom vekslende sideterreng, landbruksområder, fra jorder og eng til tett vegetasjon. Tett skog gjorde at sikten gjennom svingen var redusert for både bil og MC. Det er grunneier(e) og bruker(e) som er ansvarlig for rydding av sikt i avkjørsler mot fylkesveg dersom ikke annet er bestemt, som følge av driftskontrakten på stedet. UAG stiller spørsmål ved om Statens vegvesen som systemeier bør ta en økt ansvar for oppfølging, når eiere av avkjørsler ikke overholder sine plikter.

6.7 Involverte eldre bilførere i spesielle kryssulykker

Andelen drepte eldre førere over 70 år var i 2015 omtrent lik som gjennomsnittlig andel pr. år for perioden 2005-2014 (tabell 2). Hendelsesforløpet i en av disse var som følger: En personbil med eldre fører skulle svinge til venstre ut på ev. 39 fra en sideveg (Vest-Agder). På ev. 39 sto en personbil og ventet på møtende lastebil før den skulle svinge til venstre inn på sidevegen. I det lastebilen nærmet seg krysset, kjørte den eldre bilføreren ut på ev. 39.

Ulykken skjedde i forbindelse med venstresving ut på forkjøringsveg i T-kryss, og ligner på fem andre ulykker vi har hatt i Region sør siden UAG startet sitt arbeid i 2005. Felles for disse ulykkene er at kryssene som regel er oversiktlige og kjøretøyene de kolliderer med ofte er et tungt kjøretøy. Det er også meldt om flere lignende ulykker i andre regioner.

Det kan være krevende å vurdere hastighet og avstand til kryssende trafikk for førere i alle aldre. I tillegg til å innhente- og bearbeide informasjon, kreves det relativt kort reaksjonstid. Det er flere forhold som kan være med å forklare hvorfor eldre førere kan ha særskilte problemer i slike kryss. De kan ha:

- redusert kapasitet til å innhente og bearbeide informasjon som følge av aldersrelaterte svekkelser. Evne til delt oppmerksomhet svekkes med alder.
- redusert evne til å takle kjøretøyet rent teknisk på grunn av dårligere førlighet og sanseapparat enn yngre
- redusert trafikkforståelse som følge av svekket sanseapparat, som for eksempel syn som er viktig ved avstandsbedømming.

I nevnte ulykke kan føreren ha mistolket situasjonen og trodd at bilen som sto og ventet på ev. 39 ventet på at vedkommende skulle kjøre først. Eldre kan bli stresset når det skjer mye på en gang, som kan ha vært tilfelle her.

UAG anbefaler at kunnskap fra analysene gås dypere ned i, f.eks. gjennom en temaanalyse. Kunnskap fra flere lignende ulykker kan gi svar på om det er forhold ved kryssutformingen som gjør det vanskeligere for eldre enn andre førere. Det kan også søkes svar på hvorvidt aldersrelaterte kognitive og/eller fysiske svekkelser skaper ekstra utfordringer i denne typen kryss, og på hvilken måte dette skjer. Kunnskapen fra denne ulykken, og en eventuell framtidig temaanalyse med flere lignende ulykker, må videreformidles til interne og eksterne fagmiljøer som gjennomfører aktiviteter rettet mot eldre bilførere. Dette kan være kurset 65+ og vurderingsprøver som utføres på oppdrag fra blant annet politi, fastlege eller fylkesmann.



Statens vegvesen
Region sør
Veg- og transportavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-sor@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen