

Dødsulykker i vegtrafikken - Dybdeanalyse

Region midt 2018

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 403



Forord

I perioden 2005–2018 har Statens vegvesen drevet med systematisk analyse av alle dødsulykker. Grunnlaget for denne rapporten er de 16 rapportene fra dødsulykker som inntraff i Region midt i 2018 og data i UAG-databasen om disse ulykkene. Rapporten kommer også inn på noe statistikk for hele perioden 2005–2018. Region midt består av fylkene Trøndelag og Møre og Romsdal.

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 2018 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
- Jens Petter Storrø, Område Trøndelag
- Per Einar Uggen, Helse Midt-Norge RHF/St. Olavs Hospital HF
- Øystein Veie, Tilsynsseksjonen Region midt Bjørn-Inge Kvalvåg, Tilsynsseksjonen Region midt

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 2019

Monica Knoblauch Brathaug

Sammendrag

Denne rapporten oppsummerer resultatene fra dybdeanalyse av dødsulykker i trafikken i 2018 i Region midt som omfatter fylkene Møre og Romsdal og Trøndelag. I tillegg har rapporten med en del statistikk som viser utviklingen i antall dødsulykker de siste 14 årene (2005–2018). Det er i denne fjortenårsperioden det har blitt gjennomført detaljerte analyser av alle dødsulykker i hele Norge.

I 2018 var det 16 dødsulykker i trafikken i Region midt. I disse 16 ulykkene omkom det til sammen 16 personer. Ulykkene fordeler seg på 5 møteulykker, 8 utforkjøringer, 2 kryssulykker, 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 2018 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 2005–2018 hvor faktorene trafikant, veg, kjøretøy og ytre forhold har medvirket til ulykken

Medvirkende ulykkesfaktorer	Andel av alle dødsulykker													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Faktorer knyttet til trafikantene:														
-Manglende førerdyktighet	60 %	67 %	52 %	60 %	57 %	62 %	61 %	30 %	18 %	55%	33%	53%	39%	56%
-Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	45 %	44 %	36 %	48 %	36 %	25 %	46 %	21 %	32 %	9%	33%	29%	67%	56%
-Ruspåvirkning	12 %	3 %	24 %	26 %	12 %	34 %	17 %	30 %	25 %	27%	8%	18%	28%	31%
-Tretthet/avsovning	3 %	15 %	20 %	14 %	0 %	7 %	6 %	15 %	7 %	5%	17%	6%	17%	6%
-Sykdom	9 %	6 %	4 %	3 %	6 %	10 %	28 %	15 %	14 %	14%	8%	6%	17%	6%
-Mistanke om selvalgt ulykke	0 %	9 %	4 %	6 %	9 %	0 %	0 %	15 %	2 %	14%	0%	0%	6%	0%
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	15 %	32 %	36 %	20 %	27 %	41 %	33 %	30 %	28 %	14%	17%	24%	44%	31%
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	18 %	26 %	24 %	23 %	48 %	24 %	33 %	31 %	18 %	22%	33%	53%	33%	44%
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	15 %	6 %	16 %	9 %	9 %	14 %	22 %	23 %	14 %	5%	8%	12%	11%	12%

Tabell 2 – Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfanget i dødsulykkene i perioden 2005–2018

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Omkomne i bil brukte ikke bilbelte (% av alle omkomne i bil)	58	22	46	53	36	63	35	33	28	27	17	5	16	40
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	50
Omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte den galt (% av alle omkomne på moped)	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0
Omkomne syklisten brukte ikke hjelm (% av alle omkomne syklistene)	0	0	0	100	100	0	0	0	0	100	0	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	69
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	25
- Kollisjon MC og lastebil/buss /vogntog/personbil/varebil	6	6	8	3	6	10	5	0	0	9	0	6	6	12,5
Passiv sikkerhet i involverte kjøretøy – herunder (% av alle dødsulykker)														
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy	12	15	8	34	18	24	28	15	21	27	33	24	33	31
- Dårlig karosserisikkerhet	12	15	20	17	30	34	39	38	18	9	8	18	0	12,5
- Ikke kollisjonsputer i bilen	3	3	0	0	0	0	6	7	0	5	0	6	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	25
-Dårlige eller unødige monterte rekkverk	6	3	12	3	3	3	5	0	3	0	0	18	0	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 14 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	21
3.2. Kjøretøy.....	22
3.3. Veg.....	24
4. Foreslåtte tiltak	28
4.1. Foreslåtte tiltak som gjelder for konkrete ulykkessted	29
4.2. Tiltak som kan ha effekt også utenfor ulykkesstedet.....	29
5. Oppsummering	29

Figurer og tabeller

Figur 1 – Utvikling i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2018 i region midt.....	8
Figur 2 – Utvikling i antall kjørte kilometer – kilde SSB kildetabell 07301	8
Figur 3 – Kjørelengder, etter hovedkjøretøytype og eierens bostedsfylke. Mill. km	9
Figur 4 – Dødsulykker og drepte i Region midt 2005–2018 fordelt på fylker.....	10
Figur 5 – Ulykkestyper i regionen siste 14 år.....	11
Figur 6 – Ulike trafikantenheter involvert – siste 14 år.....	13
Figur 7 – Ulykker fordelt på måned – 2018.....	14
Figur 8 – Aldersfordeling for omkomne i Region midt i 2018	19
Figur 9 – Aldersfordeling drepte 2005–2018.....	19

Tabell 1 – Andel dødsulykker fra 2005–2018 hvor faktorene trafikant, veg, kjøretøy og ytre forhold har medvirket til ulykken.....	2
Tabell 2 – Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfanget i dødsulykkene	3
Tabell 3 – Antall ulykker og drepte i 2018 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 to fylkene per 1. kvartal 2019 – tall fra SSB 2019.....	11
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 for alle involverte i ulykkene i 2018	13
Tabell 9 – Ulykker fordelt på ukedager – 2018	14
Tabell 10 – Førere og tilstand ved ulykken	17
Tabell 11 – Medvirkende faktorer relatert til trafikant kombinert med ulykkestype – 2018 .	18
Tabell 12 – Antall drepte under 25 år i perioden 2005–2018	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 trafikkenheter.....	23
Tabell 19 – Dødsulykker i 2018 fordelt på vegklasse.....	24
Tabell 20 – Dødsulykker i 2018 fordelt på vegklasse og fylke	24
Tabell 21 – Oversikt over ulike forhold ved veg/vegmiljø som har bidratt til ulykkene	25
Tabell 22 – Føreforhold 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 Fartsgrenser og antall kilometer i region midt	27
Tabell 27 – Dekkekkvalitet på ulykkesstedene.....	27
Tabell 28 – Ulykker fordelt på veier med midtskille	28
Tabell 29 Ulykker fordelt på veggeometri	28

Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

Nullvisjonen 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 trafiksikkerhetsarbeidet 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 2018, 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 2005–2018, altså de siste 14 årene som også er de årene det har blitt gjennomført dybdeanalyse av dødsulykker i Region midt.

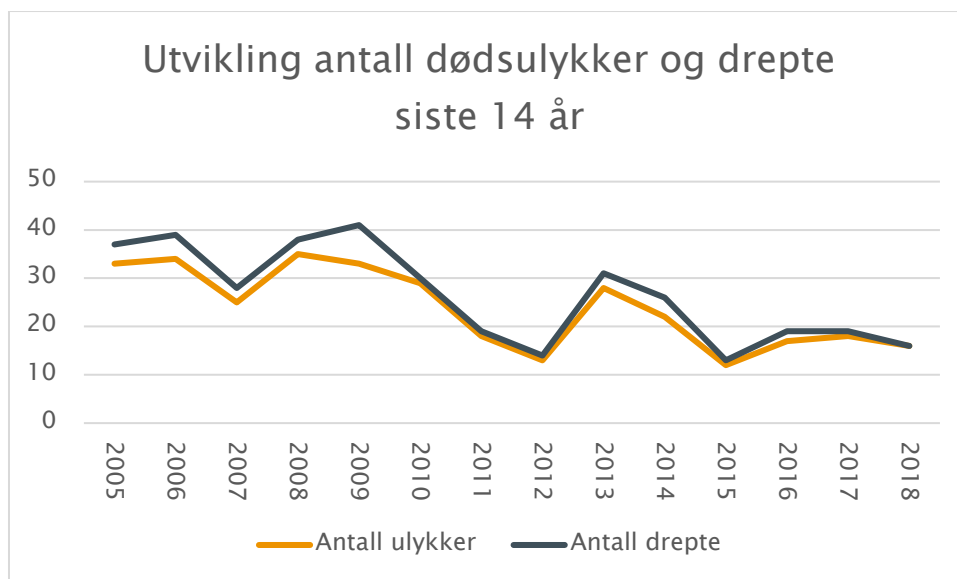
Analysen er tredelt mellom områdene trafikant, kjøretøy og veg. Innenfor disse tre områdene presenteres det en rekke tall og sammenhenger som kan være med å belyse årsakene til at ulykker inntreffer og dermed være grunnlag for gjennomføring av tiltak.

Mot slutten av rapporten presenteres tiltak som har blitt foreslått av UAG i løpet av 2018.

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.

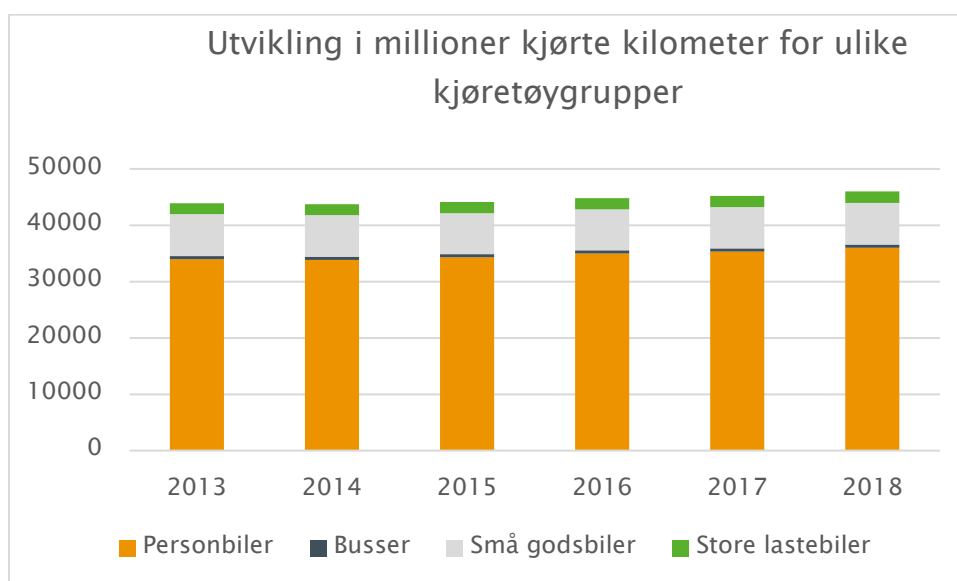
2. Overordnet beskrivelse av ulykkesbildet

2.1. Ulykker totalt – utvikling siste 14 år



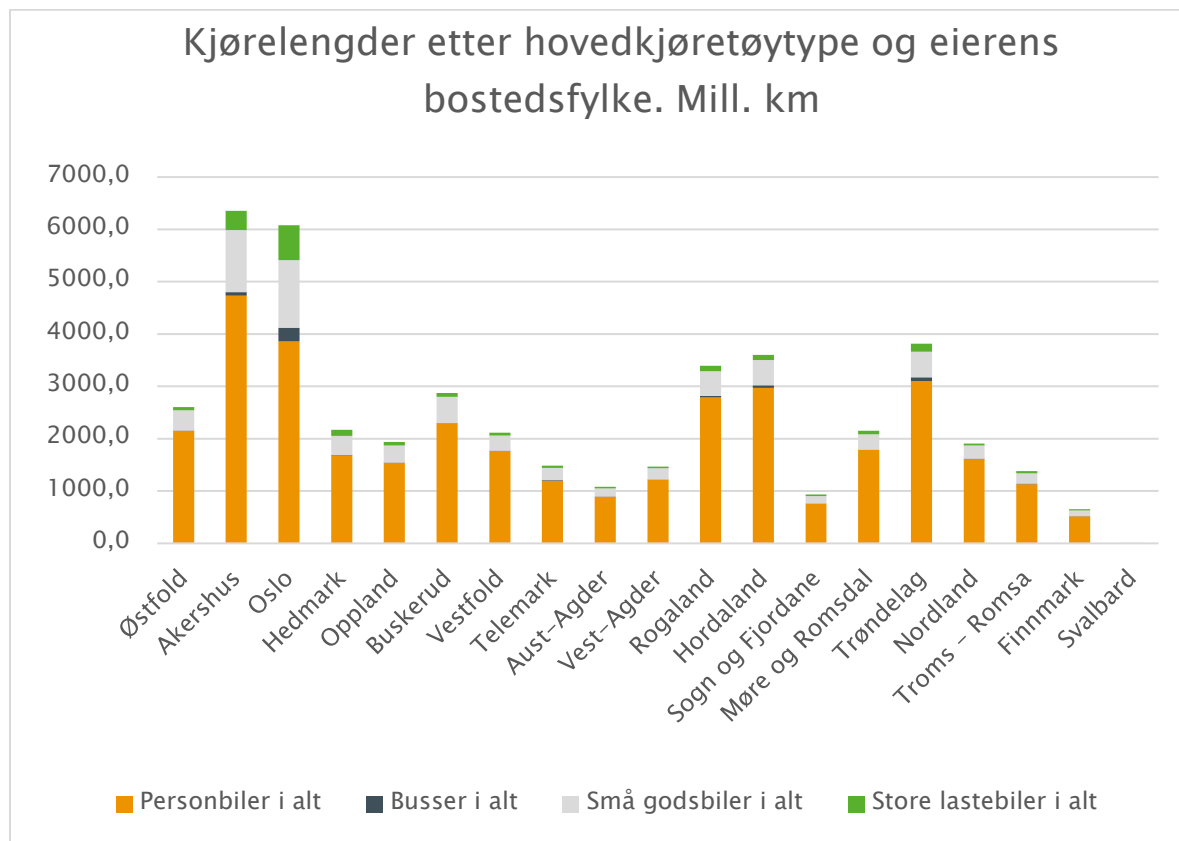
Figur 1 – Utvikling i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2018 i region midt.

Kurvene for totalt antall dødsulykker og antall drepte i ulykker følger hverandre ganske jevnt de siste 14 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 2018 er fortsatt høyere enn både 2012 og 2015, 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.

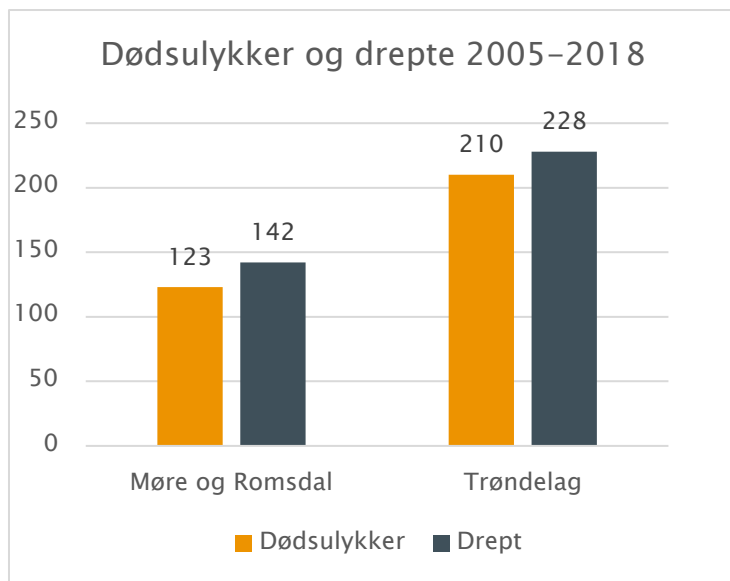


Figur 3 – Kjørelengder, etter hovedkjøretøytype og eierens bostedsfylke. Mill. km – Kilde SSB Kildetabell 07306

Som tallene i Tabell 3 viser skjedde det totalt 16 dødsulykker i 2018 med til sammen 16 døde. Fylkesvis fordeler tallene seg slik:

Tabell 3 – antall ulykker og drepte i 2018 fordelt på fylker

Fylke	Antall ulykker	Antall drepte	% av drepte
Møre og Romsdal	6	6	37%
Trøndelag	10	10	63%
Totalt	16	16	100%



Figur 4 – Dødsulykker og drepte i Region midt 2005–2018 fordelt på fylker

Figur 4 viser at fordeling mellom fylkene for de siste 14 årene er noenlunde lik som for enkeltåret 2018. For fjortenårsperioden er det Trøndelag 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 fylke (tall fra 2016), så er det også Trøndelag som har det lengste vegnettet. Hvis vi ser på drepte per km så blir det omtrent helt likt i begge fylkene.

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

Fylke	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.

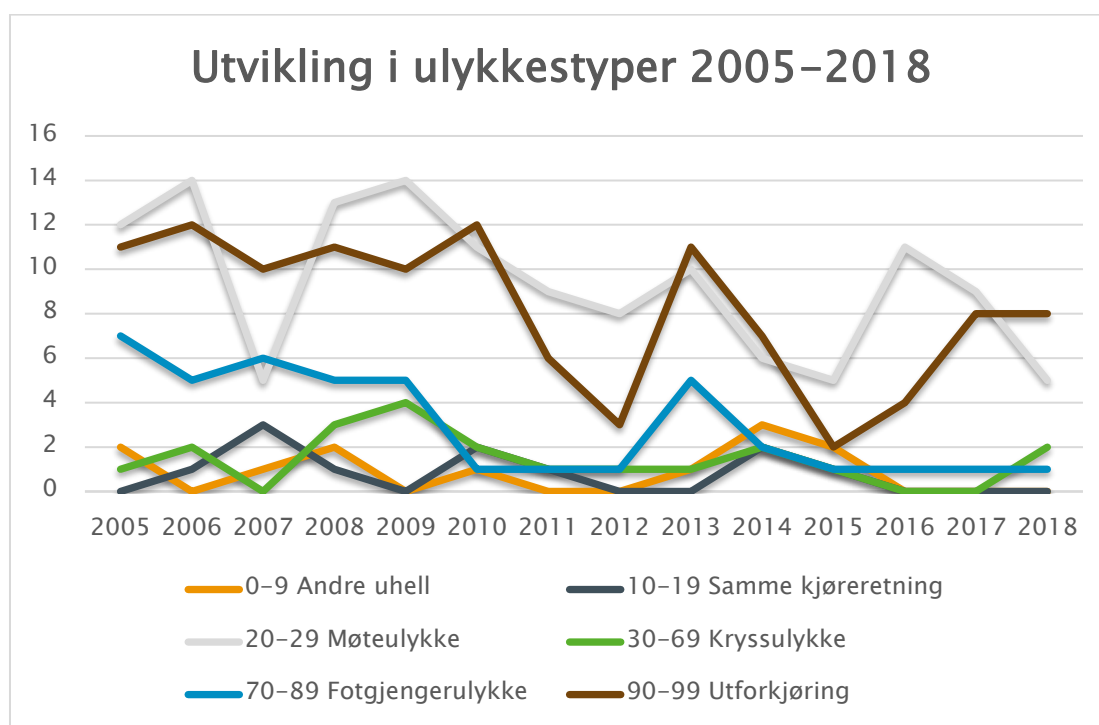
Tabell 5 – Innbyggertallet i de to fylkene per 1. kvartal 2019 – tall fra SSB 2019

Fylke	Innbyggertall	% av totalen i Region midt
Møre og Romsdal	265 392	36%
Trøndelag	464 060	64%
Totalt:	729 452	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 2018 i forhold til kjørte kilometer, mens Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag ligger mer likt.

2.2. Ulykkestyper

Figur 5 viser utviklingen i antall ulykker per ulykkestype de siste 14 årene.



Figur 5 – Ulykkestyper i regionen siste 14 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 333 dødsulykker i Region midt de siste 14 årene, og til sammen 370 mennesker har omkommet i disse ulykkene.

Over 14-årsperioden er det utforkjøringsulykker som utgjør den største ulykkestypen tett fulgt av møteulykker. I 2018 er andelen møteulykker fortsatt på vei ned etter en topp i 2016 som var høyere enn noen andre år siden 2009 og 2006. 50% av ulykkene i 2018 var utforkjøringsulykker.

Tabell 6 – Fylkesvis fordelingen mellom de ulike ulykkestypene

Ulykkestyper	Møre og Romsdal	Trøndelag
Andre uhell 0–9	0	0
Samme kjøretning 10–19	0	0
Møteulykke 20–29	3	2
Kryssulykke 30–69	1	1
Fotgjengerulykke 70–89	0	1
Utforkjøring 90–99	2	6
Totalt	6	10

Det har skjedd møteulykker, kryssulykker og utforkjøringsulykker i begge fylkene.

Trafikkmengde der ulykkene har skjedd er vist i tabell 7. 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 kjøretning 10–19	0	0	0	0	0	0
Møteulykke 20–29	0	0	1	2	2	0
Kryssulykke 30–69	1	0	0	1	0	0
Fotgjengerulykke 70–89	1	0	0	0	0	0
Utforkjøring 90–99	1	3	0	0	3	1
Totalt	3	3	1	3	5	1

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

ÅDT sier ikke noe om hvorvidt trafikken er spredd utover dagen eller mer konsentrert i perioder. Hvis den er konsentrert i perioder kan man ha høy trafikk f. eks morgen og 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.

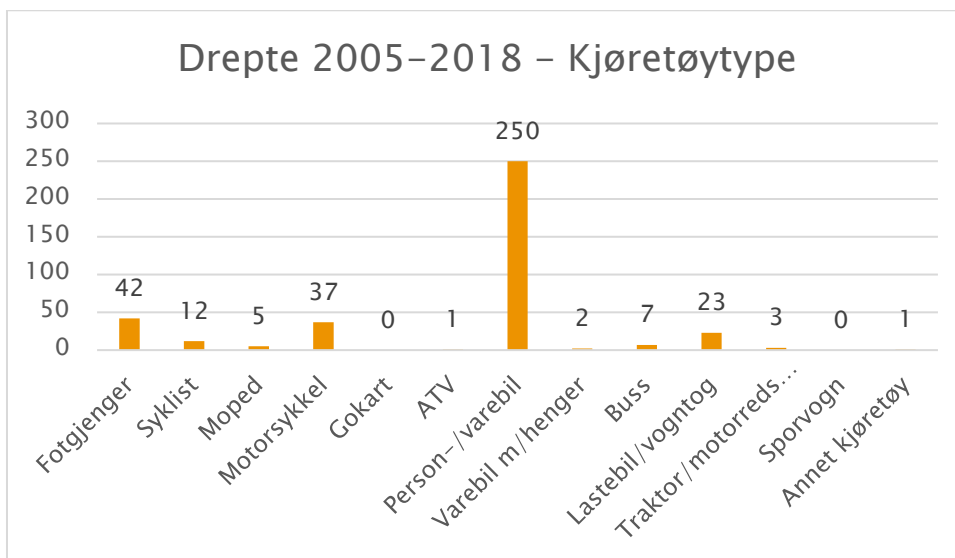
Tabell 8 – Trafikantgruppe og skadegrad for alle involverte i ulykkene i 2018

Plassering	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Uskadd
Fører	15	1	1	6
Passasjer forsete	0	1	0	1
Høyre bak	0	0	0	1
Venstre bak	0	1	0	0
Fotgjenger	1	0	0	0
Totalt	16	3	1	8

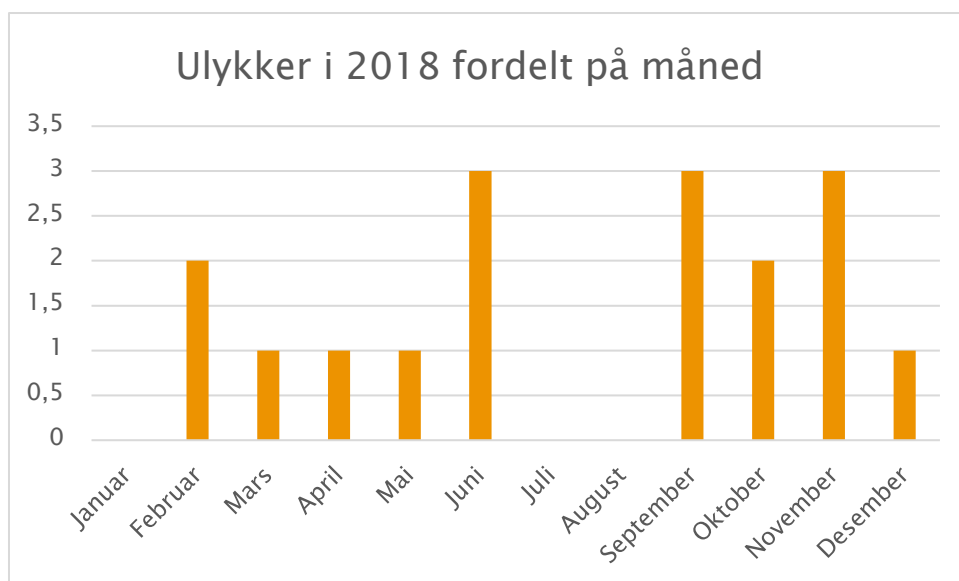
Det er som oftest flere bilførere enn bilpassasjerer som blir drept. For 2018 er tallet svært tydelig med 15 bilførere mot ingen passasjerer.

I perioden 2011–2013 var det i snitt en som omkom på motorsykel i regionen hvert år, mens det i 2014 var hele fire personer som omkom i motorsykelulykker. I 2015 var dette tallet nede i 1 igjen, men i 2016, 2017 og 2018 var det to som omkom i motorsykelulykker.

Figur 6 viser fordelingen mellom trafikkenheter som har vært involvert i dødsulykker i regionen i perioden 2005–2018. Som forventet er det personbiler som utgjør den største kategorien med god margin. På andreplass med 42 enheter finner vi fotgjengere og på tredjeplass motorsyklister med 37 enheter. 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 14-årsperioden.



Figur 6 – Ulike trafikantenheter involvert – siste 14 år



Figur 7 – Ulykker fordelt på måned – 2018

Det var tre topper i ulykker i løpet av året, en i juni, en i september og en i november. Normalt sett er det sommermånedene juni–august som vanligvis har det høyeste antallet ulykker og dødsulykker på grunn av at trafikken i denne perioden er så mye større enn ellers i året. I 2018 var det ingen dødsulykker i sommermånedene juli og august.

En fordeling av ulykkene på ukedag viser følgende:

Tabell 9 – Ulykker fordelt på ukedager – 2018

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

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. I 2018 skjedde 14 av 16 ulykker i ukedager. Det virker som om fordelingen på ukedager varierer mye fra år til år og det er vanskelig å se noe mønster. I 2018 skjedde flest ulykker på mandager og fredager.

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 2018 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. Dette 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 2005–2018.

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 basert på fartsberegninger ut fra spor på ulykkesstedet eller ved analyse av fartsskriverne der tunge kjøretøy er involvert i ulykken. Det gjøres i stor grad også 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 9 av dødsulykkene i 2018 (56%) har ett eller flere kjøretøy hatt høy fart etter forholdene (6 ulykker) eller kjørt godt over fartsgrensen (3 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 2018 i 11 ulykker (69%).

Disse ulykkene med høy fart fordeler seg på 4 utforkjøringsulykker (44%) og 4 møteulykker (44%) og en fotgjengerulykke (12%).

Høy fart var medvirkende årsak i 29% 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 tallgrunnet 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 ni dødsulykker. Dette tilsvarer 56 % av dødsulykkene i 2018.

Manglende førerdyktighet var medvirkende årsak i 37 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed over resten av landet.

Antall registreringer av faktorer knyttet til manglende førerdyktighet overstiger antall ulykker hvor førerdyktighet har vært medvirkende faktor. 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 (31%) har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor i region midt. I alle disse fem ulykkene har den påvirkede vært sjåføren.

Fire av ulykkene var utforkjøringsulykker, der 3 skjedde i løpet av natten/tidlig morgen, 1 av de skjedde på morgenen. Den siste var en møteulykke og skjedde midt på dagen.

Ruspåvirkning var medvirkende årsak i 35 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger like under landet totalt.

Tabell 10 – Førere og tilstand ved ulykken

Tilstand ved ulykken	Førere	Drept
Påvirket av alkohol	2 (8%)	2 (12,5%)
Påvirket av annet	2 (8%)	2 (12,5%)
Blandingsrus	1 (4%)	1 (6%)
Totalt	5 (20%)	5 (31%)

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 kjørebanelen eller har kjørt på vegskulder over en lengre strekning før det har kjørt utfor vegen. En annen indikasjon er manglende bremsespor.

Tretthet er vurdert til å ha vært medvirkende faktor i 6% av dødsulykkene (1 ulykke) i 2018. I noen ulykker faller tretthet sammen med faktorer som rus og sykdom hos fører.

Tretthet var medvirkende årsak i 13 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed godt under 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 6% av dødsulykkene (1 ulykke) i 2018. Antall registreringer av sykdom hos fører tilsvarer antall dødsulykker hvor sykdom har vært medvirkende årsak.

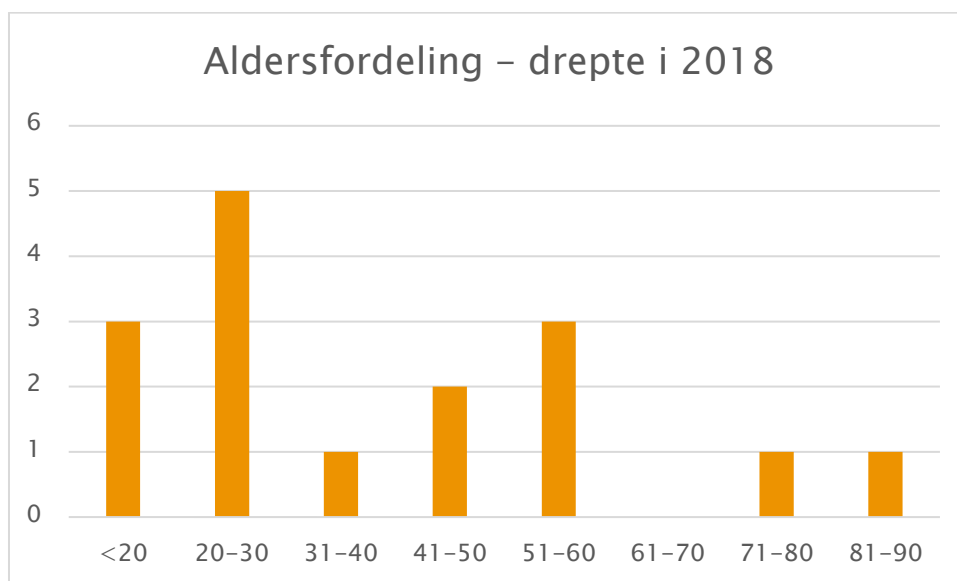
Sykdom var medvirkende årsak i 10 % av dødsulykkene på landsbasis. Region midt ligger dermed under landet totalt.

Tabell 11 – Medvirkende faktorer relatert til trafikant kombinert med ulykkestype – 2018

	Andre Uhell	Samme kjørereetn	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjør.	Totalt
Manglende kjøreerfaring	0	0	0	1	0	1	2
Hasardiøs kjøring	0	0	1	0	0	3	4
Trafikantdyktighet	0	0	1	3	0	8	12
Høy fart etter forholdene	0	0	3	1	0	2	6
Godt over fartsgrensen	0	0	0	0	0	3	3
Feil eller uheldig plassering i kjørebanelen	0	0	1	1	0	0	2
Sikring av last i personbil	0	0	0	0	0	0	0
Eldre bilfører (over 70 år)	0	0	1	1	0	0	2
Alkohol/annen ruspåvirkning	0	0	1	0	0	4	5
Sykdom	0	0	0	0	0	1	1
Trøtthet	0	0	1	0	0	0	1
Dårlig tid	0	0	1	0	0	0	1
Emosjonell tilstand	0	0	0	0	0	1	1
Ikke brukt bilbelte	0	0	0	0	0	2	2
Feil bruk av bilbelte/hjelm	0	0	1	0	0	1	2
Ikke brukt verneklær	0	0	1	0	0	0	1
Totalt	0	0	12	7	0	26	45

Tabell 11 viser hvordan de ulike trafikantrelaterte årsaksfaktorene fordeler seg på de ulike ulykkestypene. Utforkjøringsulykker er den klart største ulykkesgruppen i 2018, 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 trafikantdyktighet er de faktorene som går igjen flest ganger.

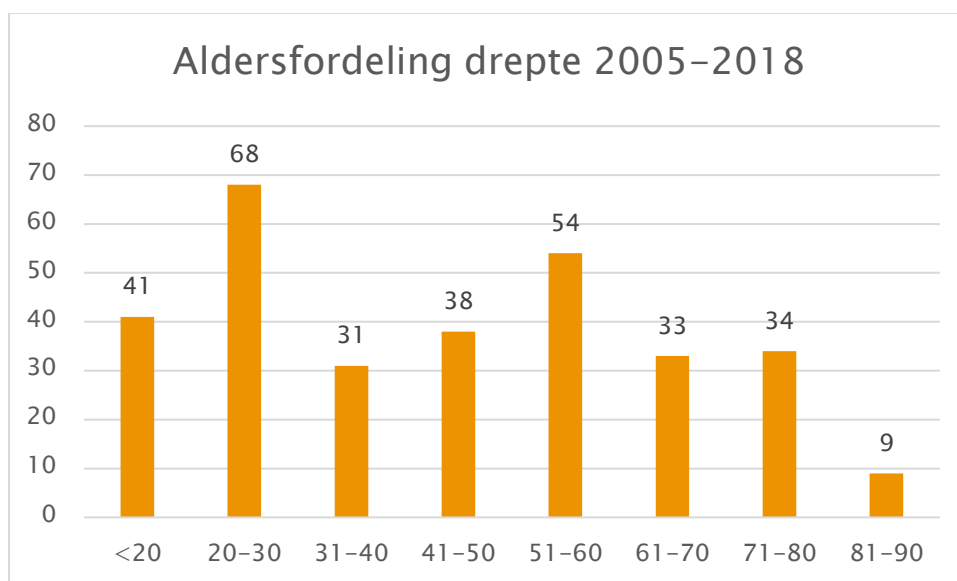
Figur 8 viser aldersfordelingen på de som ble drept i trafikken i regionen i 2018.



Figur 8 – Aldersfordeling for omkomne i Region midt i 2018

Det var tre personer under 20 år som omkom i regionen i 2018. Tyngdepunktet i statistikken for året er de mellom 20 og 30 år, hvor 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 aldergruppe som omkom. Totaltallene for 2018 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 2006–2018 viser den bildet som er gitt i Figur 9.



Figur 9 – Aldersfordeling drepte 2005–2018

Fordelingen i alderskategorier er noe annerledes i Figur 9 enn for Figur 8. Men trafikanter mellom 20–30 år og 51–60 år skiller seg ganske tydelig ut som de to mest representerte gruppene i statistikken i både Figur 8 og Figur 9.

Tabell 12 – antall drepte under 25 år i perioden 2005–2018

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antall	6	8	3	11	9	4	5	3	3	5	3	3	4	6
% av total	16%	20%	11%	29%	22%	13%	26%	21%	21%	19%	23%	16%	21%	38%

Tabell 12 viser at prosentandelen omkomne under 25 år er mye høyere i 2018 enn det som har vært i perioden siden 2005 – med noe svingning fra år til år. 2018 er nå det året som stikker seg ut i forhold til resten av statistikken. Det betyr ikke nødvendigvis at det er så veldig mange flere under 25 som har blitt drept i trafikken, men at ulykkestallet er såpass lavt og antallet drepte under 25 år er noen lunde samme antall som før betyr en høyere prosentandel.

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	10	4	4	2	0	–	0	–
Andel i %		40%		50%		–		–

Av de fire som ble drept på motorsykkel så var det to som ikke var tilstrekkelig sikret med hjelm.

Tabell 14 – Førere fordelt på kjønn

Kjønn	Førere involvert	Drepte
Mann	21/91%	14/93%
Kvinne	2/9%	1/7%
Totalt	23/100%	15/100%

Tabell 14 viser fordelingen av kvinner og menn i ulykkene. Oversikten viser at det i hovedsak er menn som er involvert. 14 av 15 drepte førere er menn, dvs. 93%. En av 16 drepte var fotgjenger, dette var også en mann.

3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene

Selvalgte ulykker

Datamaterialet viser at det ikke er noen ulykker der det er mistanke om at en dødsulykke i 2018 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 2018. Det gjelder en fotgjengerulykke der fotgjengeren ikke brukte refleks.

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 – 2018 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 fire av ulykkene i regionen i 2018. Tre av ulykkene var utforkjøringsulykker, en av ulykkene var en møteulykke.

Distraksjonsfaktorer og manglende informasjonsinnhenting

Distraksjoner knyttet til bruk av mobiltelefon eller betjening av radio, CD, kassettspiller eller annet utstyr er vurdert å ha vært medvirkende faktorer i 12 ulykker i 2018 på landsbasis. Av de 12 dødsulykkene i 2018 på landsbasis var bruk av mobiltelefon vurdert til å være en medvirkende faktor i bare en ulykke. Det er distraherende forhold i kjøretøyet som slår mest ut med 6 tilfeller i 2018. Det er påpekt i analysen at det er stor usikkerhet i funnene. I region midt er der ikke funnet noen distraksjonsfaktorer i dødsulykkene.

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 20 dødsulykker i 2018 på landsbasis. I Region midt er manglende informasjonsinnhenting medvirkende faktor i tre av de 16 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	1	2
Styring	0	0	0	0	0	0	0
Sikt	0	0	1	0	1	0	2
Lysutstyr	0	0	0	0	0	0	0
Karosseri	0	0	2	0	0	0	2
Sikring av last	0	0	0	0	0	0	0
Ombygget kjøretøy	0	0	0	0	0	1	1
Manglende førerstøttesystem	0	0	1	1	0	1	3
Annet	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	0	0	5	1	1	3	10

En ulykke har medvirkende årsak at bilen manglet stabilitetskontroll (ESP).

En ulykke har medvirkende årsak at MC ikke var utstyrt med ABS-bremser.

En ulykke har medvirkende årsak at kjøretøyet ikke er utstyrt med differensial på bakakselen.

Forholdene i Tabell 15 har ikke nødvendigvis 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 årsmodell	Ant drept	Ant hardt skadd	Ant lettere skadd	Ant uskadd
94-97	1	0	0	0
98-01	2	0	0	0
02-04	0	0	0	0
05-17	7	3	1	3

Det var 10 dødsulykker i 2018 der den omkomne satt i en personbil. En beregning av snittalderen på disse 10 involverte kjøretøyene viser at den er høyere enn snittalderen for personbiler generelt i Norge. 2018- 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	475 899	631 250	544 075	515 420	315 690	239 248	2 721 582
Andel i %	17%	23%	20%	19%	12%	9%	100%
Snittalder biler i Norge: 10,5 år							
Snittalder bilene der den døde satt i ulykker i 2018 i Region midt: 12 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	Samme kj.retning	Kryss	Fotgjenger-ulykke	Totalt
Fotgjenger	0	0	0	0	1	1
Motorsykkel	2	1	0	1	0	4
ATV	1	0	0	0	0	1
Personbil/varebil	4	6	0	1	1	12
Bil >3,5t/lastebil	1	1	0	1	0	3
Bil >7,5t med påhengs-/slepevogn	0	2	0	1	0	3
Totalt	8	10	0	4	2	24

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 2018 fordelt på vegklasse

Ulykkestype	Riksveg	Fylkesveg	Kom. veg	Privat veg	Totalt
Samme kjøretning	0	0	0	0	0
Møteulykker	2	3	0	0	5
Kryssulykker	0	2	0	0	2
Fotgjengerulykker	0	1	0	0	1
Utforkjøringsulykker	2	5	1	0	8
Andre ulykker	0	0	0	0	0
Totalt	4	11	1	0	16

Tabell 20 – Dødsulykker i 2018 fordelt på vegklasse og fylke

Fylke	Riksveg	Fylkesveg	Komm. veg	Privat veg	Totalt
Møre og Romsdal	0	6	0	0	6
Trøndelag	4	5	1	0	10
Totalt	4	11	1	0	16

Som Tabell 20 viser har de fleste ulykkene skjedd på fylkesveg. Fylkesveg utgjør det klart lengste vegnettet til sammen i de to fylkene (jfr. Tabell 4), så dette er ikke ulogisk. Møre og Romsdal har som tidligere nevnt 37% av befolkningen i Region midt, mens Trøndelag har 63%. Hvis man legger til grunn at kjørelengde er fordelt likt per innbygger har Møre og Romsdal en lavere ulykkesfrekvens i 2018 enn det 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.

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

Forhold	Totalt
Sikthindring	1
Spør	1
Sideterrengutforming	4
Farlig sideterreng – trær	0
Farlig sideterreng – stup/vann	0
Farlig sideterreng – annet	0
Feil ved rekkverk ifølge dagens krav	1
Uheldig trafikkregulering	0
Sikt (værforhold)	0
Glatt veg (is/snø)	2
Tverrfall	0
Horisontal linjeføring	0
Mangler forsterket midtoppmerking	1
Totalt	10

Det er flest tilfeller av ulykker der sideterrengutforming er vurdert til å ha hatt innvirkning på at ulykken inntraff eller at omfanget ble som det ble.

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	Fot-gjenger	Annet	Totalt
Tørr, bar veg	5	2	0	1	0	0	8
Våt, bar veg	2	1	0	1	0	0	4
Snø- /isbelagt	0	2	0	0	0	0	2
Delvis snø- /isbelagt	1	0	0	0	1	0	2
Totalt	8	5	0	2	1	0	16

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 2018.

Tabell 23 – Lysforhold og ulykkestype

Lysforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet	Totalt
Dagslys	4	3	0	2	0	0	9
Mørkt m/ belysning	2	2	0	0	0	0	4
Mørkt u/ belysning	2	0	0	0	1	0	3
Totalt	8	5	0	0	1	0	16

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 avvikles det meste av trafikken i dagslys.

Tabell 24 – Sikt og nedbør fordelt på ulykkestype

Værforhold	Utforkjør	Møte	Samme retning	Kryss	Fot-gjenger	Annet	Totalt
God sikt, opphold	6	3	0	1	1	0	11
God sikt, nedbør	1	1	0	1	0	0	3
Dårlig sikt nedbør	1	0	0	0	0	0	1
Uvisst	0	1	0	0	0	0	1
Totalt	8	5	0	2	1	0	16

De fleste ulykkene har god sikt og oppholdsvær. Tre av ulykkene har registrert god sikt og nedbør, en med 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	9/56%	9/56%
70 km/t	2/13%	2/13%
60 km/t	2/13%	2/13%
50 km/t	2/13%	2/13%
0 km/t	1/6%	1/6%
Totalt	16/100%	1/100%

I Tabell 25 ser vi at dødsulykkene i stor grad skjedde på veger med fartsgrense 80 km/t. Det er store deler av vegnettet i region midt som har generell fartsgrense som vi ser i Tabell 26, så det er ikke unaturlig at de fleste ulykkene skjer innen denne fartsgrensen.

Tabell 26 Fartsgrenser og antall kilometer i region midt

Fartsgrense	Lengde
80 km/t	8886 km
70 km/t	411 km
60 km/t	1805 km
50 km/t	4027 km

Tabell 27 - Dekkekkvalitet på ulykkesstedene

Dekkekkvalitet	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
Spor	1/7 %	1/7 %
Setning	0/0 %	0/0 %
Hull	0/0 %	0/0 %
Krakelering	0/0 %	0/0 %
Godt dekke	13/93 %	13/93 %
Totalt	14/100 %	14/100 %

Dekkekkvaliteten er ikke registrert i alle de 16 ulykkene. Når det gjelder dekkekkvalitet og vurdering av hvilken innvirkning den har hatt på ulykker viser Tabell 27 at dekkekkvaliteten var god der 13 av 14 ulykker inntraff. For en av ulykkene var det krakelering i vegbanen, men det er ikke vurdert at krakelering har medvirket til at ulykken inntraff.

Tabell 28 – Ulykker fordelt på midtskille

Midtskille	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
Forsterket midtoppmerking	1 / 6 %	1 / 6 %
Midtdeler	1 / 6 %	1 / 6 %
Ingen	14 / 88 %	14 / 88 %
Totalt	16 / 100 %	16 / 100%

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

Tabell 29 Ulykker fordelt på veggeometri

Strekning	Ulykker antall/prosent	Drepte antall/prosent
Krapp kurve	3 / 19%	3 / 19%
Normal kurve	5 / 31%	5 / 31%
Rettsrekning	8 / 50%	8 / 50%
Totalt	16 / 100%	16 / 100%

De fleste ulykkene skjer på rettsrekning. (Dette kan være av flere årsaker.)

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 oppfølgingsystem 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 oppfølgingsystemet 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 2018.

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

- Vurdere utforming av kryss.
- Gjennomgang av utforming av avkjørsler.
- Gjennomgang av rekkverk på hele vegstrekningen.
- Utbedre friksjonsforholdene på broen.
- Oppfylle siktsone i reguleringsplanen.
- Fjerne trestolper innenfor sikkerhetssonen.

4.2. Tiltak som kan ha effekt også utenfor ulykkesstedet

- Gjennomgang av prosedyrer for skilting/varsling ved grusing av veg.
- Kampanjer og opplysningsarbeid rundt riktig bruk av bilbelte og riktig dekkvalg.
- Flere tekniske kontroller av lette kjøretøy i trafikken.
- Opplysningsarbeid og bevisstgjøring rundt betydningen av at motorsykler er utstyrt med ABS-bremser.
- Informasjonskampanje fra Statens vegvesen for å fange opp dem som ikke blir fanget opp av de forskjellige motorsykkelmiljøene, slik at de får lettere tilgang til oppfriskningskurs.
- Opplysningsarbeid og bevisstgjøring som peker på de sikkerhetskritiske momenter rundt bruk av ATV på offentlig veg. Informasjonskrav ved salg av ATV der det informeres bl.a. om avkorting i forsikringsoppgjør ved feil bruk.
- Innføre krav om montering av veltebøyle og setebelte på ATV. Manglende sikkerhetsutstyr på kjøretøyet: veltebøyle og setebelte.
- Informere om riktig bruk av verneutstyr for MC.
- Fortsette holdningsskapende arbeid om tretthet og uoppmerksomhet i trafikken.
- Større oppmerksomhet rundt eldre føreres ferdighet med hensyn til økt risiko for å bli involvert i trafikkulykker.

5. Oppsummering

Helt til slutt i rapporten er det listet opp en del sentrale karakteristikk ved dødsulykkene i trafikken i Region midt i 2018:

- Møteulykker utgjør hele 31% av ulykkene.
- Utforkjøringsulykker utgjør 50% av ulykkene.
- Fart er en faktor i 56% av ulykkene.

- 5 av de 16 omkomne var i alderen 20–30 år.
- 56% av ulykkene skjedde på strekning utenfor tettbygd strøk med fartsgrense 80 km/t.
- 56% av ulykkene skjedde i dagslys
- 69% av ulykkene skjedde i oppholdsvær med god sikt.
- 91% av de drepte var menn.
- 8 av dødsulykkene skjedde på tørr, bar veg.
- Det var 37% drepte i Møre og Romsdal og 63% drepte i Trøndelag
- Det har skjedd 3 møteulykker i Møre og Romsdal og 2 i Trøndelag.
- Det har skjedd flest utforkjøringer i Trøndelag, med 6 ulykker.
- Av de 16 drepte var alle førere av enheten (en var fotgjenger).
- De fleste dødsulykkene skjedde i juni, september og november.
- De fleste dødsulykkene skjedde på mandager og fredager.
- Fire av ulykkene skjedde på riksveg, elleve på fylkesveg og en på kommunal veg.
- Sikthindring kan ha hatt avgjørende betydning i en 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