



POLITIET

Utrykningspolitiet

Årsaker og skyld

Dødsulykker i trafikken 2022

ÅPEN

Versjon 1.0/August 2023

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
Introduksjon	6
1 Metode	7
1.1 Utvalg.....	7
1.2 Hovedårsak og medvirkende årsak	7
1.3 Usikkerhet.....	7
2 Involverte i dødsulykkene	9
2.1 Hvem har mest skyld i ulykkene?	9
2.2 Alder	10
2.3 Kjønn	11
2.4 Trafikantgrupper	12
2.4.1 Personbil og varebil	13
2.4.2 Motorsykkel, traktor og ATV	13
2.4.3 Tungbil	13
2.4.4 Sykkel, elsykkel, sparkesykkel, elsparkesykkel	14
2.4.5 Fotgjenger	14
3 Antatte hovedårsaker til dødsulykkene i 2022	15
3.1 Risikoatferd	15
3.2 Høy hastighet og rus	16
3.3 Uoppmerksomhet.....	16
3.4 Sovning	17
3.5 Førerfeil	17
3.6 Svekket helse	17
3.7 Illebefinnende og selvvalgt.....	18
3.8 Intet å bebreide/ hendelig uhell, vei og føre	18
3.9 Uavklart.....	18
3.10 Hovedårsak og alder.....	18
4 Medvirkende faktor til at ulykken skjedde	20
4.1 Hastighet i ulykken.....	20
4.2 Rus i ulykken.....	20
5 Hvor skjedde dødsulykkene	21

Forord

Etter flere år med nedgang i antall drepte i trafikken, og særskilt lave tall i årene med Covid 19, ble det registrert en økning i første halvdel av 2022. Det ble rettet stor oppmerksomhet til oppgangen og behovet for å kunne forklare økningen meldte seg raskt. Utrykningspolitiet har derfor sett nærmere på årsakene til dødsulykkene i 2022 og hvem som har skyld i dem.

På bakgrunn av materialet som foreligger i hver enkelt sak, har vi i de aller fleste av sakene klart å danne oss et bilde av hva som har skjedd, hvem av partene som har mest skyld eller var mest sannsynlig å bebreide for hendelsen. Vi har tatt utgangspunkt i dokumentene som er tilgjengelig i politiets straffesakssystem BL, men gjør oppmerksom på at ikke alle sakene er påtaleavgjort. Noen få saker er pr. tid heller ikke ferdig etterforsket.

Formålet med undersøkelsen har vært å finne årsaken til hendelsen, for på den måten å danne et grunnlag for videre tiltak for forebygging. Kunnskapen kan også benyttes til å vurdere om politiets ressurser innen kontrollvirksomheten er rettet mot riktige forebyggingsområder.

De selvvalgte og illebefinnende dødsulykkene er tatt ut av statistikken, da disse sakene inngår i en annen type forebyggingsstrategi. Det samme gjelder sakene der vi har konkludert at ingen er å bebreide, som for eksempel ved dyrepåkjørsel, nedfall i veibanen og andre upåregnelige hendelser.

Det ligger ikke i dette oppdraget å foreslå, vekte eller på annen måte utrede mulige tiltak.

Live Tanum Pasnin
Seniorrådgiver

Cristina Bonde
Politiadvokat2

Sammendrag

Ulykkesstatistikken viser at det var 105 dødsulykker og i alt 116 drepte i 2022.

Før vi startet arbeidet hadde vi en oppfatning om at rus, hastighet og uoppmerksomhet utgjorde de sentrale faktorene, og i mange tilfeller var de hovedsakelige årsakene til ulykkene. Vår oppfatning ble i stor grad bekreftet gjennom denne undersøkelsen. Mer overraskende var funnet av den høye andelen eldre mennesker som var skyld i sin egen eller andres død, siden de representerer en av aldersgruppene som kjører færrest antall km. på vei i året. Eldre utgjorde i undersøkelsen en potensielt stor fare for seg selv og andre trafikanter. For å redusere antall ulykker på vei, vil mer spesifikke tiltak mot denne aldersgruppen kunne redusere alvorlige trafikkulykker.

En av våre hypoteser til det høye antallet eldre er knyttet til kombinasjonen mellom anskaffelse av nytt kjøretøy, med mer avansert teknologi, og svekkede kognitive evner. Undersøkelsen er dog basert på et relativt lite antall saker. Det har derfor ikke vært mulig å se noen klare sammenhenger eller konkludere mer sikkert. Det er uansett ingen tvil om at de sakene der adferden har vært vanskeligst å forklare, er de ulykkene der førerne er eldre.

I 59 % av ulykkene var det den avdøde som hadde mest skyld i ulykken, mens for 35 % av ulykkene hadde den overlevende mest skyld. I seks ulykker (6 %) fant vi at ingen av de involverte trafikantene hadde en klanderverdig adferd som gjorde at de kunne bebreides for ulykken. 43 av personene som omkom i trafikken i 2022 var "uten skyld" i ulykken.

En annen årsak som gjentar seg, selv om den ikke i alle tilfeller fremstår som den mest fremtredende faktoren, har vært manglende kjøreferdigheter, ofte i kombinasjon med stor tro på egne førerevner. Vi har funnet hendelser som kan tyde på at fører har kjørt langt mer enn det vedkommende pleier, og i noen tilfeller i et kjøretøy som sjåføren ikke er vant til å føre. I andre saker har vi sett at fører ikke klarer å tilpasse hastigheten til omgivelsene. I MC-ulykkene, er en typisk utfordring at fører kommer for raskt inn i en sving.

Uoppmerksomhet er den hyppigst konkluderende hovedårsaken til dødsulykkene, deretter førerfeil. I 48 ulykker har vi konkludert med enten uoppmerksomhet, førerfeil eller sovning, mens i 31 dødsulykker fant vi indikasjoner på at risikoatferd som ruspåvirkning, hastighet og/eller annet type regelbrudd var hovedårsak til ulykken. I 14 ulykker antar vi at det kan være enten svekket helse, illebefinnende eller selvvalgt¹.

Uoppmerksomhet henger ofte tett sammen med evnen til å oppfatte noe tidsnok. Kanskje har veibanen/veimerkingen endret karakter uten at fører tar tilstrekkelig hensyn til de nye omgivelsene, eller at førers egne evne til å oppfatte endring er redusert, uten at fører selv tar tilstrekkelig hensyn til dette. Kanskje burde øvrige trafikanter hatt en større toleranse overfor de unge og eldre førerne som trenger mer tid. Og kanskje skulle

¹ Ulykker der illebefinnende og selvvalgt er endelig konstatert er blitt fjernet fra statistikken. Dette er ikke tilfelle for de nevnte ulykkene.

vi ha iverksatt tiltak for at andre trafikanter enklere kunne identifisere denne gruppen ute i trafikken².

En styrket bevissthet vedrørende egen oppfattelse av omgivelsene, kompetanse (ferdigheter og rutine) og evner, kunne muligens bidratt til færre ulykker. I tillegg til bidraget fra kontrollarbeidet som drives i dag.

Hovedfunn fra dødsulykkene i 2022 mht. til årsaker og skyld i ulykken:

- Uoppmerksomhet og førerfeil var de to hovedårsakene som førte til flest dødsulykker, med henholdsvis 22 og 15 % av ulykkene.
- I 30 % av dødsulykkene fant vi at for høy hastighet, ruspåvirkning eller annen form for risikoførelse var hovedårsak.
- I 59 % av ulykkene hadde den avdøde mest skyld i at ulykken inntraff, mens for 35 % av ulykkene hadde den overlevende mest skyld.
- 43 personer omkom i trafikken "uten skyld".
- Aldersgruppen 75+ utgjorde en særlig stor andel av de drepte. De utgjorde også en stor andel av dem som forårsaket ulykken, sett hen til den andel de utgjør av trafikken.
- Menn hadde skyld i 89 % av dødsulykkene, mens de utgjorde 75 % av de som døde i trafikken (56 % av trafikken).
- Fører av personbil/varebil forårsaket 61 dødsulykker. Bilfører med skyld omkom kun i 57 % av disse.
- Fører av MC og ATV forårsaket 19 % av dødsulykkene, tungbilfører 8 %, traktorfører 5 % og syklist 6 %.
- 24 personer omkom på MC og ATV.
- Tungbil var involvert i 25 dødsulykker.
- Sykkel/sparkesykkel var involvert i 13 dødsulykker.

² Som for eksempel foreslått for unge i denne planen <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmllui/bitstream/handle/11250/191347/TS-rapport%205-2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (s.19)

Introduksjon

I arbeidet med analysen av dødsulykkene i 2022 har vi gjennomgått ulykkene og vurdert og konkludert ut i fra det tilgjengelige saksgrunnlaget i hver ulykke. Analysen er utført av en analytiker og en politiadvokat, som begge har lang erfaring innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Vi deltok også i analysen av etterforskningen av dødsulykker i 2015, som resulterte i rapporten "Riksadvokatens analyse av dødsulykker", RA publikasjon nr. 4/2015³.

Vi har i denne omgang fokusert på å avdekke hvem av partene som har hatt den mest klanderverdige adferden og hvorfor de har handlet på den måten de har gjort. Går vi nærmere inn i hva som er årsaken til at de har handlet på en spesifikk måte, vil en kunne finne mulige tiltak og vurdere om de bør rettes mer mot en spesifikk aldersgruppe, eller om en skal opprettholde den kollektive kontrollvirksomheten.

³ <https://www.riksadvokaten.no/wp-content/uploads/2017/10/Analyse-av-d%C3%B8dsulykker-og-staffesaksbehandlingen-i-trafikksaker.pdf>

1 Metode

1.1 Utvalg

Grunnlaget for analysearbeidet er alle tilgjengelige saksdokumenter fra politiets etterforskning og påtalearbeid for dødsulykkene på vei i 2022. Datagrunnlaget er registrert i en Excel-fil etter kategorier definert på forhånd, herunder objektive data som tid, sted, føreforhold, kjøretøy og involverte personer. Videre har vi registrert utvalgte etterforskningsskritt og summert hvilke ulike momenter som trekker i retning av en årsak og konkludert.

1.2 Hovedårsak og medvirkende årsak

En ulykke kan oppstå som følge av mange ulike faktorer som spiller inn med ulik vekt. Det kan være at hastigheten var den åpenbare hovedgrunnen til at vedkommende kjørte ut, selv om føreren var påvirket. Eller det kan være kombinasjonen av å føre et ukjent kjøretøy og at en distraksjon førte til at hen mistet kontroll på kjøretøyet. I noen av sakene viser det seg også å være ansvar på begge førere, og kombinasjonen av begges klanderverdighet, som er blitt avgjørende for utfallet.

Metoden vi har anvendt, avviker i noen grad fra metoden brukt i for eksempel analysearbeidet til Statens vegvesen (UAG)⁴. Vi har i denne omgang konsentrert oss om å finne hovedårsaken. Det vil derfor i utgangspunktet kun knyttes én årsak til hver hendelse, i motsetning til å telle andre medvirkende årsaker i samme ulykke.

Vi vil likevel i noen grad komme inn på medvirkende årsaker i kapittel 3.

1.3 Usikkerhet

Det kan være knyttet stor usikkerhet til hva som er årsaken til dødsulykkene i trafikken. Ofte mangler vi forklaring fra de mest sentrale kildene grunnet døden, eller at overlevende mistenkte ikke har vært i stand til å avgi en forklaring grunnet hukommelsestap eller intet ønske om å bidra til å opplyse om saken grunnet selvinkrimineringsvernet. Kilden til informasjon er hentet fra en base som har som formål å avgjøre om en straffbar handling har funnet sted. En må derfor også ta villedning i betraktning som en del av datagrunnlaget.

I to tilfeller har vi ikke hatt tilstrekkelig informasjon, da etterforskningen av sakene ikke har vært tilfredsstillende.

Det var registrert obduksjonsrapport og rapport fra Statens vegvesen i de aller fleste sakene. I mange saker var det gjennomført kriminaltekniske undersøkelser og undersøkelser av mobiltelefonbruk, der dette kunne ha vært en aktuell hypotese. Sett i lys av funn fra gransking i forbindelse med dødsulykker rapporten i 2015 og riksadvokatens etterfølgende tilrådinger⁵, erfarte vi at kvaliteten på etterforskningen og

⁴ Nasjonal ulykkesanalysegruppe (UAG) analyserer alle dødsulykker i veitrafikken i Norge og utarbeider årsrapporter som oppsummerer de viktigste funnene. Statens vegvesens ulykkesanalyser forsøker å finne fram til forhold som kan ha vært medvirkende til at ulykken skjedde, og at den fikk et så alvorlig utfall, uten tanke på om det ligger noe juridisk ansvar knyttet til disse forholdene.

⁵ <https://www.riksadvokaten.no/document/oppfolging-av-rapporten-om-dodsulykker-i-trafikken/>

påtalearbeidet har bedret seg vesentlig. En nærmere sammenlikning av straffesaksbehandlingen fra 2012 til 2022, har ikke vært oppdraget i dette mandatet.

Etter en samlet vurdering av opplysningene som forelå, har vi etter beste evne gjort oss opp en mening om hva som kan være en sannsynlig hovedårsak til at ulykkene skjedde. I analysen av ulykkene har vi ikke fulgt de samme strenge strafferettslige krav til grad av sikkerhet. Grunnet begrensede ressurser har vi ikke fulgt opp hver sak så tett som kunne ha vært mulig, og har heller ikke hatt kontakt med etterforskere eller påtalejurister i denne prosessen. Kun i et fåtall av sakene er det laget en arbeidslogg som har redegjort nærmere for vurderinger og begrunnelse for påtaleavgjørelsen (gjelder hovedsakelig for de henlagte sakene). I noen saker fant vi vurderinger og begrunnelser for opprettholdelse av førerkortbeslag i begjæringen sendt til retten. Utover det antar vi at det finnes flere vektinger i prosessen underveis, som ikke fremkommer av sakens dokumenter.

I de aller fleste ulykker er det sterke indikasjoner for at ulykkene plasseres slik som vi har gjort i analysen. Vi vurderer derfor at resultatene fra gjennomgangen gir et godt bilde av ulykkene i 2022 med hensyn til skyld og årsak.

Resultatene vi har kommet frem til i gjennomgangen, må likevel sees i lys av at utvalget er lite. Med små utvalg øker usikkerheten knyttet til resultatene, da de vil være mer sårbare for skjevheter og tilfeldige variasjoner. Et større utvalg ville kunne gitt mer pålitelige og generaliserbare resultater.

2 Involverte i dødsulykkene

Ulykkesstatistikken viser at det var 105 dødsulykker og 116 drepte på veiene i 2022.

Vi kan se at antall dødsulykker varierer mye fra måned til måned. **Mai, juni og august** skiller seg ut som de månedene med flest dødsulykker, med henholdsvis 15, 15 og 17 dødsulykker. Mulige årsaker til dette kan være annen type trafikk enn ellers i året. Flere sjåfører kjører lengre enn ellers, på ukjente strekninger, med lånt kjøretøy, med en varme som kan bidra til sløvhet, med aktiviteter som er annerledes enn ellers i året o.l. Føreforholdene innbyr også oftere til høyere hastighet i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret.

Generelt er det flere dødsulykker på den lyse tiden av året enn resten av året.

Tabell 1: Antall dødsulykker og antall drept i trafikken 2022 fordelt på måned.

	Antall dødsulykker	Antall drept
Januar	2	2
Februar	2	2
Mars	6	6
April	7	7
Mai	15	19
Juni	15	18
Juli	9	11
August	17	18
September	6	6
Oktober	5	6
November	13	13
Desember	8	8
Sum	105	116

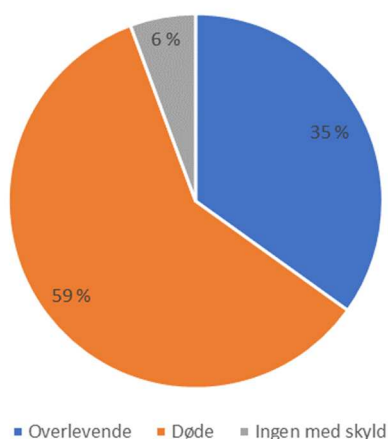
Det var 36 utforkjøringsulykker i 2022. I de fleste av utforkjøringsulykkene (31) har den med skyld i ulykken omkommet, i tre utforkjøringsulykker var det passasjerer som omkom, mens i to utforkjøringsulykker var det ingen å bebreide.

I fotgjengerulykkene (12) var det derimot overlevende som var skyld i ulykken i alle foruten én, der ingen var å bebreide.

I møteulykkene (38) ble 58 % av de med skyld i ulykken drept, mens 39 % overlevde. Av de 22 møteulykkene der skyldig part omkom, var 10 mot en tungbil.

2.1 Hvem har mest skyld i ulykkene?

Figur 1 gir oss en oversikt over hvem som hadde skyld i dødsulykkene i trafikken. Av totalt 105 dødsulykker, har vi vurdert at den **avdøde hadde mest skyld i at ulykken skjedde i 59 % av ulykkene**, mens for 35 % av ulykkene hadde den overlevende mest skyld. I seks ulykker anser vi at ingen er å bebreide for at ulykken skjedde (6 %).



Figur 1: Andel av dødsulykkene i 2022 fordelt på hvem som er vurdert ha forårsaket ulykken.

2.2 Alder

For å analysere dødsulykkene i trafikken i 2022 basert på alder, har vi sett på fordelingen av antall drepte, personer som forårsaket ulykken og trafikkmengde på veien (målt i antall kjørte kilometer) i de forskjellige aldersgruppene.

Personer på 75+ utgjorde den største andelen av dødsfallene i trafikken i 2022, med 20 %. De ble etterfulgt av personer i aldersgruppen 55-64 år, med en andel på 19 %. Det var også en høy andel personer i aldersgruppen 18-24 år og 25-34 år som døde i trafikkulykker, med henholdsvis 16 % og 13 %.

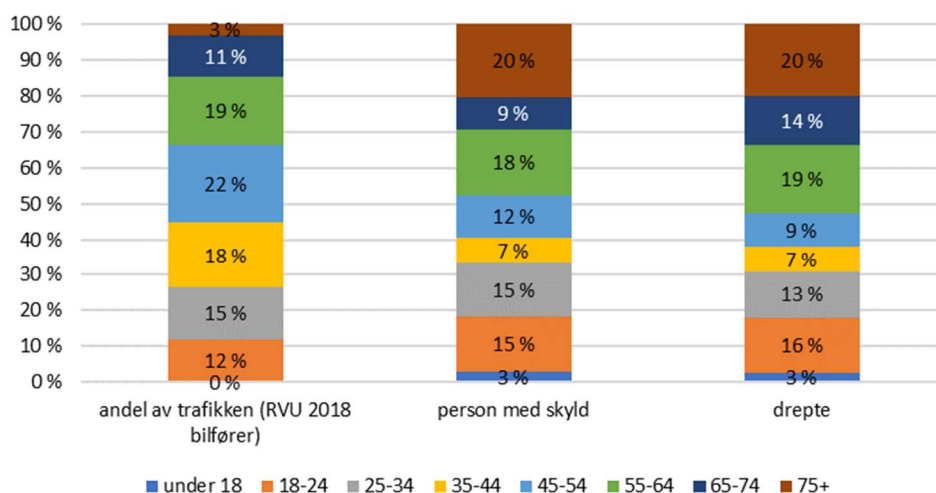
Når vi ser på fordelingen av personer som forårsaket ulykken, ser vi et tilnærmet likt bilde. Personer i aldersgruppen 75+ år utgjorde også her den høyeste andelen, med en andel på 20 %. De ble etterfulgt av personer på 55-64 år med en andel på 18 %. Det var også en høy andel av personer i aldersgruppen 25-34 år som forårsaket ulykker, med en andel på 15 %.

Når det gjelder representasjon i trafikken, er denne økende til og med aldersgruppen 45-54 år, som hadde høyest andel på 22 %⁶.

Når vi sammenligner disse tallene, registrerte vi at personer i aldersgruppen 55-64 år representerer en høy andel av både personer som forårsaket ulykken. Samtidig registrerte vi at denne aldersgruppen utgjør en stor andel av sjåførene i trafikken, og en betydelig andel av dødsfallene i trafikken i 2022. På den annen side utgjorde personer under 18 år en svært lav andel av trafikkmengde, av de drepte og av personer som forårsaket ulykken. Mens aldersgruppen 75+ utgjorde en stor andel av de drepte og av de som forårsaket ulykken, men en liten andel av trafikkmengden.

Det kan dermed være behov for å undersøke årsakene til at personer i aldersgruppen 75+ år hadde en så høy andel av både dødsfall og personer som forårsaket ulykker når de utgjør så liten del av trafikkmengden på veien. Her kan det være behov for å implementere målrettede tiltak for å redusere risikoen i denne aldersgruppen.

⁶ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/nokkelrapport-rvu-2018-vedlegg-002.pdf>



Figur 2: Fordeling på alder til drepte i trafikken 2022, personer antatt forårsaket ulykken i 2022 og trafikkmengde (basert på tall for bilførere for reisevaneundersøkelsen i 2018).

2.3 Kjønn

Figur 3 viser at menn har en betydelig høyere risiko for å bli involvert i en dødsulykke enn kvinner. Menn utgjorde 56 % av trafikkmengde generelt⁷, men sto for hele 88 % av ulykkene hvor de hadde skylden. Kvinner, på den andre siden, utgjorde 44 % av trafikkmengde, men hadde kun skyld i 12 % av ulykkene.

Når det gjelder fordelingen av de drepte, ser vi at 74 % av dem som døde i trafikken i 2022 var menn, mens 26 % var kvinner. Vi registrerte dermed at andelen menn var høyere blant dem med skyld enn blant de drepte.

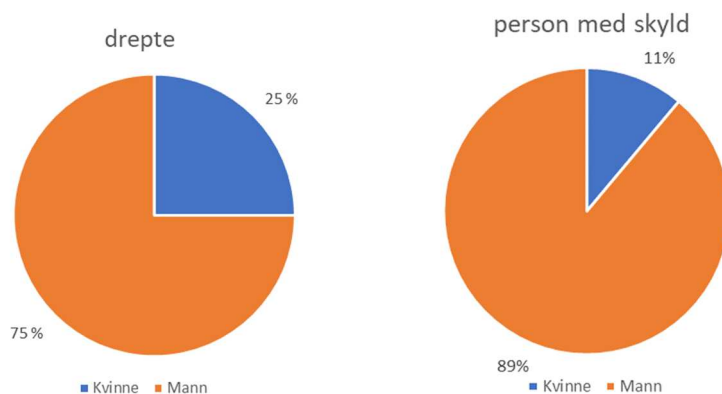
Tabell 2: Antall personer med skyld i dødsulykke i og antall drepte – i 2022, fordelt på kjønn.

	person med skyld	drepte
Kvinne	11	29
Mann	88	87
Totalsum	99	116

Vi har vurdert at 11 kvinner hadde skyld for at ulykken skjedde, syv av dem døde selv i ulykken. I de 4 ulykkene der kvinne med skyld overlevde, var det fem personer som omkom.

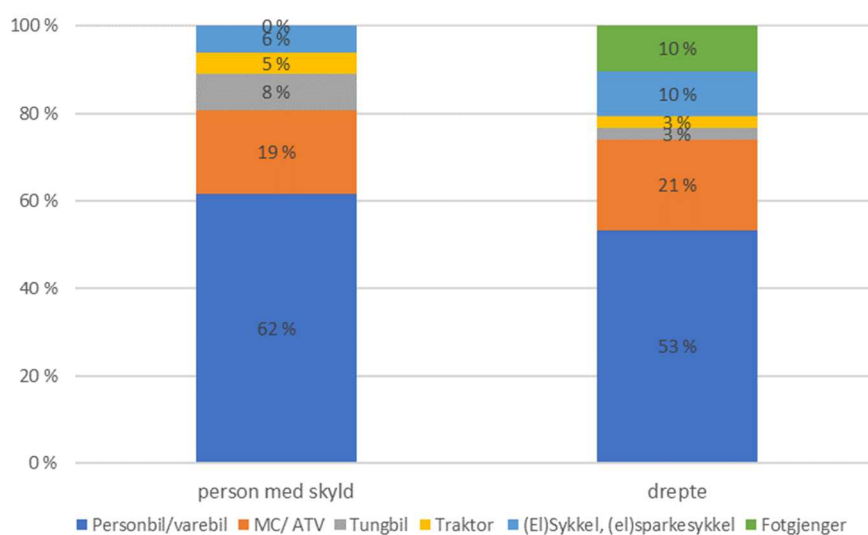
88 menn er vurdert til å ha hatt skyld i at ulykken skjedde, 55 av de 88 mennene døde selv i ulykken. I de 33 ulykkene der menn med skyld overlevde, var det 38 personer som omkom.

⁷ Basert på tall for bilførere fra reisevaneundersøkelsen i 2018
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/nokkelrapport-rvu-2018-vedlegg-002.pdf>



Figur 3: Fordeling kjønn for drepte i trafikken og person antatt forårsaker dødsulykkene - i 2022.

2.4 Trafikantgrupper



Figur 4: Personer antatt skyld i dødsulykke og personer drept i trafikken – 2022 -fordelt på trafikantgrupper.

Tabell 3: Trafikantgruppe/kjøretøy til person som antatt forårsaket dødsulykkene i trafikken og til person drept i 2022.

	person med skyld	drepte
Personbil/varebil	61	62
MC/ ATV	19	24
Tunqbil	8	3
Traktor	5	3
(El)Sykkel, (el)spa	6	12
Fotgjenger		12
Totalsum	99	116

2.4.1 Personbil og varebil

I vår gjennomgang av dødsulykker fant vi at personbiler og varebiler var den typen kjøretøy som var involvert i de fleste dødsulykker på norske veier i 2022. Fører av personbil og varebil har forårsaket 61 ulykker (62 %) der 70 personer omkom.

Fører av personbil/varebil med skyld, døde selv i 35 av ulykkene. I de 26 ulykkene der bilfører med skyld overlevde var det:

13 ulykker med 18 omkomne i personbil/varebil:

- seks passasjerer i "skyld-bilen"
- syv passasjerer i annen bil
- fem førere i annen bil

To ulykker med to drepte på MC

Tre ulykker med tre drepte på sykkel, el-sykkel og el-sparkesykkel

Åtte ulykker med drept fotgjenger

Totalt ble 59 personer drept i personbiler og tre i varebiler.

2.4.2 Motorsykkel, ATV og traktor

Fører av MC og ATV forårsaket 19 dødsulykker. I tillegg var to MC/ATV-ulykker forårsaket av annen trafikantgruppe og i ytterligere tre ulykker kan ingen bebreides. Det var tre personer som omkom på ATV, seks på lett-MC og 15 på tung og mellomtung MC. MC og ATV utgjorde en høy andel av dødsulykkene i forhold til antall kjøretøy av denne typen på veiene. Det gjaldt særlig for ATV (tre ulykker) og lett-MC (fem ulykker med seks drepte). Antall involverte lett-MC og ATV var også høyere enn noe foregående år de siste ti årene.

Fører av traktor var skyld i en forholdsmessig stor andel av dødsulykkene i 2022, med 5 % av dødsulykkene med fem drepte. Fører av traktor omkom i tre av disse.

2.4.3 Tungbil

Tallene viser at tungbiler relativt ofte var involvert i dødsulykkene, men de hadde sjeldent skyld i at ulykken skjedde (se tabell 3).

Tungbil var involvert i 25 dødsulykker, av disse hadde tungbilfører skyld i åtte:

- 22 av ulykkene var med lastebil, og lastebilfører hadde skyld i fem.
- tre av ulykkene var med buss, og bussfører hadde skyld i alle.

Det var altså åtte ulykker der det var fører tungbil som hadde mest skyld i ulykken, her ble ni drept. Tungbilfører med skyld overlevde i alle disse ulykkene. 2 av ulykkene var dog med annen tungbil, der fører i tungbilen omkom. I de øvrige seks ulykkene var det to elsparkesyklist/syklister, to fotgjengere og tre personer i personbil (to førere og en passasjer). I tillegg en ulykke hvor ingen hadde skyld i at ulykken skjedde.

	antall ulykker der tungbil var involvert	antall ulykker der tungbil har skyld i ulykken	antall ulykker med person drept i tungbil
Lastebil	22	5	2
Buss	3	3	1

Tabell 4: Dødsulykker i trafikken 2022 der tungbil var involvert, tungbilfører antatt ha skyld i ulykken og antall drepte i tungbil.

2.4.4 Sykkel, elsykkel, sparkesykkel, elsparkesykkel

Sykkel/sparkesykkel var involvert i 13 dødsulykker.

12 personer omkom på sykkel/sparkesykkel. Herunder omkom fem på elsparkesykkel, to på elsykkel, fire på tråsykkel og en på sparkesykkel.

I seks ulykker hadde syklisten skyld i ulykken, syklisten omkom selv i fem av disse, mens en fotgjenger omkom i den siste. I tillegg var det en dødsulykke med syklist der ingen var å bebreide (les: hull i veibanen).

For øvrig har syklist blitt drept i møte med fire skyldig personbilførere, to skyldige tungbilførere og en skyldig traktorfører.

2.4.5 Fotgjenger

12 fotgjengere ble drept i 2022.

Ingen fotgjengere er ansett som skyldig i dødsulykken. I en av ulykkene er ingen parter å bebreide. Det er dog ulykker der fotgjengers atferd i varierende grad har medvirket til at ulykken skjedde ved ikke å bruke synlig refleks, atferd o.l.

Av de 11 fotgjengerulykkene der en fører kan bebreides, dreier det seg om bilførere for åtte ulykker, tungbil i to ulykker og sykkel i en ulykke.

3 Antatte hovedårsaker til dødsulykkene i 2022

Tabell 5: Antatt hovedårsak til dødsulykkene i trafikken 2022 - antall ulykker, antall drepte og andel av ulykkene.

	Antall dødsulykker	Antall drepte	andel av dødsulykkene
Uoppmerksomhet	23	28	22 %
Førerfeil	16	17	15 %
Risikoatferd	14	16	13 %
Høy hastighet	9	9	9 %
Sovning	9	11	9 %
Rus	8	8	8 %
Uavklart	6	6	6 %
Intet å bebreide/ hende	6	6	6 %
Illebefinnende	5	5	5 %
Selvvalgt	5	5	5 %
Svekket helse	4	5	4 %
Totalsum	105	116	

Selv mord og illebefinnende i trafikken regnes ikke som en trafikkulykke med mindre også andre personer blir drept i ulykken. Ulykkene vi har markert med selvmord eller illebefinnende som antatt hovedårsak er ikke fjernet fra statistikken. Det vil si at indikasjonene på selvmord eller illebefinnende ikke var sterke nok til å fjerne dem fra den offisielle ulykkesstatistikken til Statistisk sentralbyrå (SSB). Når vi likevel har satt dette som årsak, er det fordi vi ut fra grunnlaget finner det som den mest sannsynlige årsaken.

3.1 Risikoatferd

I 14 ulykker med 16 drepte har fører som har forårsaket ulykken, utvist en adferd som er samlet i kategorien *risikoatferd*.

Med dette mener vi en type adferd som utgjør en spesielt stor fare, der fører samlet sett har tatt en høy risiko, men uten at én av faktorene har vært særskilt dominerende, slik som ved ulykkene som er samlet i kategoriene *hastighet* og *rus*.

I denne kategorien ligger det ofte handlingsmønstre eller beslutninger som er klanderverdige, som f.eks.:

- kombinasjonen av glatt føre, dårlige dekk og for høy hastighet etter forholdene,
- dårlig vær/dårlig sikt/mørkt, ingen justering av hastighet etter forholdene og med kjøretøy med svake hovedlys,
- markant feilvurdering av egne evner og kapasitet, lite kjøreeerfaring på ukjent kjøretøy på ukjent vegstrekning,
- kjørt for fort uten å ta hensyn til menneskelige panikkresponser (for raskt inn i sving og stivner),

- kombinasjon av ruspåvirket kjøring og uoppmerksomhet på "trimmet" (økt effekt) elsparkesykkel
- kombinasjonen av beruselse og høy fart,
- kjørt MC i beruset tilstand med utilstrekkelig bekledning og uten hjelm,
- manglende ferdighet og høy risikovillighet, ved bl.a. å kjøre MC uten førerrett og på bakhjulet.

Kategoriene inkluderer også å ignorere trafikkregler ved å vise svært liten respekt for trafikklovgivningen, inndragning kompetansebevis grunnet helse, aggressiv/risikabel kjøring og villighet til å ta store sjanser.

Hver for seg kan det tenkes at faktorene ikke utgjør et høyt risikonivå, men summen av flere faktorer vil kunne medføre en betydelig fare for sjåføren selv eller andre.

I 10 av de 14 ulykkene var fører ruspåvirket. I 10 ulykker var det høy hastighet. Seks ulykker hadde både ruspåvirket fører og høy hastighet.

3.2 Høy hastighet og rus

Nærmere om hastighet og rus, se under kapittel. 4.

3.3 Uoppmerksomhet

I 23 ulykker, med 28 drepte, har vi konkludert med at uoppmerksomhet var den mest sannsynlige hovedårsaken til at ulykken skjedde. Uoppmerksomhet utgjorde dermed den vanligste årsaken til dødsulykkene i 2022. Det er derimot knyttet stor usikkerhet til uoppmerksomhet som årsak til ulykken. Både fordi det er vanskelig å avgjøre om det har vært uoppmerksomhet og om uoppmerksomheten var hovedårsak eller bi-årsak. Våre konklusjoner er i mange tilfeller basert på skjønn. Grunnlaget for å vurdere hva som har skjedd, sekundene før ulykken, er ofte svært tynt. For eksempel kan flere årsaker være en sannsynlig forklaring, som bl.a. sovning. Det er også en glidende overgang mot ulykker der vi har konkludert med "førerfeil". Vi har da vurdert hvorvidt det kan synes mest sannsynlig at fører hadde fokus bort fra kjøringen (uoppmerksom) eller at fører har gjort en feilvurdering (førerfeil).

Ulykker der uoppmerksomhet har blitt vurdert som hovedårsak, var situasjoner der fører ikke i tide har oppdaget andre trafikanter eller hindringer, ikke brukt god nok tid for å skaffe seg tilstrekkelig informasjon om trafikkbildet, ikke forsikret seg om at bil er forsvarlig sikret, ikke vært tilstrekkelig aktpågivende i situasjoner som f.eks. avsvinging til venstre, kryss, fotgjengerfelt, samt situasjoner der det kan synes som fokus eller tankene har vært på andre ting enn kjøringen. En gjennomgang av disse hendelsene viser at uoppmerksomhet kan være påvirket av ulike faktorer, som blendet av solen, dårlig belysning, tekniske problemer og hastighet i kombinasjon med manglende tilpasning til forholdene.

Mye kan også tyde på at befolkningen for øvrig har tilvendt seg en større bruk av medier under kjøring (les: sosiale medier, strømming av musikk o.l.), som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen. Tekniske undersøkelser for å kartlegge bruken er

krevende, og i mange tilfeller anses funnene for usikre til å kunne konkludere med bruken som en direkte årsak.

3.4 Sovning

I ni ulykker, med 11 drepte, har vi vurdert sovning som den mest sannsynlige forklaringen til at ulykken skjedde. Flere av disse kan dog like gjerne skyldes uoppmerksomhet hos fører.

Foranledningen til ulykkene varierte, bl.a. ved å kjøre rett frem i kurver, komme over i motgående kjørefelt eller kjøre ut av veibanen, hvor etterforskningen viste at bremsene ikke ble brukt. I noen av ulykkene var cruisekontrollfunksjonen aktivert, mens i andre tilfeller var det ingen tegn på bremsing. Det ble også poengtert at enkelte førere hadde lang erfaring med kjøring, men likevel kunne ha sovnet eller vært uoppmerksomme.

3.5 Førerfeil

I 16 ulykker, med 17 drepte, har vi ansett førerfeil til å være hovedårsak. Av disse var syv på MC.

Førerfeil defineres her som manglende erfaring, enten med kjøring generelt, eller erfaring med kjøring i områder der det er et mer krevende trafikkbilde, at kjøretøyet fremstår som ukjent for fører eller at fører overvurderer egne evner.

Ulykker der førerfeil har blitt vurdert som hovedårsak, innebærer forskjellige situasjoner som kan tilskrives manglende erfaring, kompetanse eller uforsiktighet hos føreren. Flere ulykker involverte førere med begrenset kjøreefaring, som nettopp hadde kjøpt eller var uvante med kjøretøyet de førte. Dette resulterte i kjøring over evne, for høy hastighet i forhold til veiforholdene, feil plassering i veibanen, manglende forståelse av trafikksituasjonen og ikke oppmerksom på skilting, varslingsanlegg eller veiarbeid.

I noen tilfeller ble tekniske feil eller manglende kjøretøyvedlikehold også registrert som faktorer som kan tilskrives førerens feil. I tillegg har det vært situasjoner der førere har vært påvirket av rusmidler eller har vist tegn på tretthet og manglende oppmerksomhet.

3.6 Svekket helse

I fire ulykker, med fem drepte, var svekket helse vurdert til å være hovedårsak til at ulykken skjedde.

Svekket helse kan inkludere svekket syn eller hørsel, medisinske tilstander som kan påvirke kjøringen eller bivirkninger av medisiner eller psykisk tilstand.

Elementer av uoppmerksomhet og/eller førerfeil er dog antagelig en sterk medvirkende faktor i flere av disse. Alder på trafikantene med svekket helse var mellom 69 og 88 år.

I ulykkene der vi har konkludert med at helse var mest sannsynlig årsak til ulykken, registrerte vi svekket syn, psykisk tilstand eller mulig kognitiv svikt som medvirkende årsak til ulykkene.

3.7 Illebefinnende og selvvalgt

Dødsfall i trafikken som inntreffer som følge av at en fører har fått et illebefinnende, eller at det er selvvalgt, skal ikke regnes som en trafikkulykke. Tilfeller der dette er bevist, vil derfor ikke inngå i statistikken over trafikkulykker. Unntaket er der andre omkommer i ulykken.

Vi har registrert 19 ulykker som er tatt ut av den offisielle ulykkesstatistikken.

Av ulykker som fortsatt er oppført i statistikken, er det fem ulykker der vi mener det er sannsynlig at fører har fått et illebefinnende.

I fem ulykker er det såpass sterke indikasjoner på selvvalgt, at vi har valgt å si at dette mest sannsynlig er årsaken til ulykken. Det er knyttet noe mer usikkerhet til to av de nevnte fem ulykkene. Her kan mulig forklaring være uoppmerksomhet eller sovning.

3.8 Intet å bebreide/ hendelig uhell, vei og føre

I seks ulykker finner vi at fører ikke har hatt en klanderverdig adferd der hen kan bebreides for ulykken. Vi har kommet frem til at det har vært forhold utenfor førers kontroll som er hovedårsak til at ulykken fant sted. Det kan være forhold som hull i veien, oljesøl, særdeles tett tåke, tre i veien, dyr eller barn i veien, og andre plutselige forhold som har oppstått. Det vil si forhold som har vært så ekstraordinære, at det ikke har vært mulig for en sjåfør å håndtere. Tiltak rettet mot disse hendelsene anses å falle utenfor politiets forebyggende ansvar.

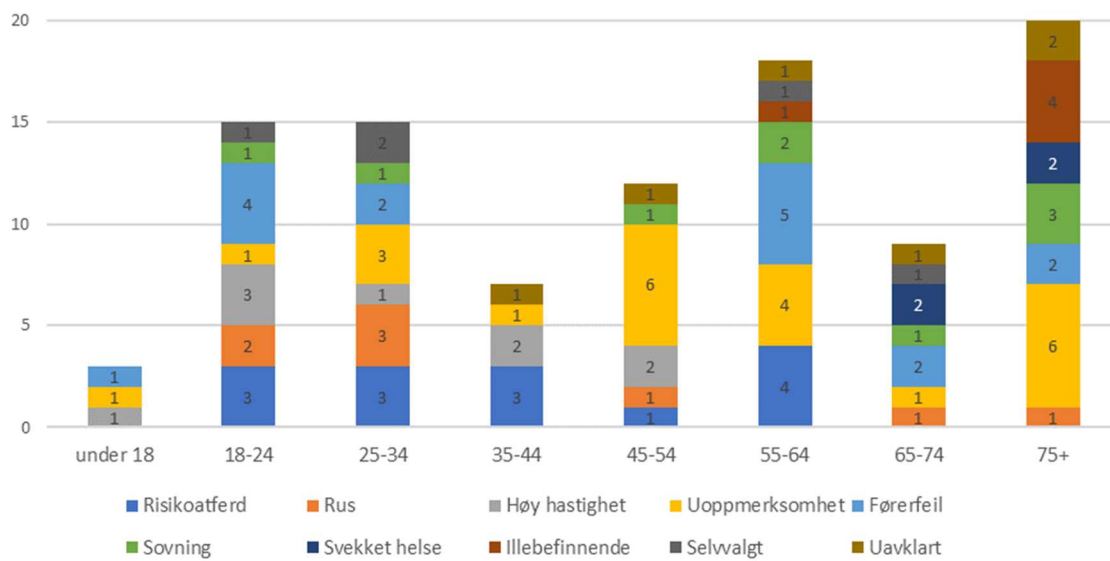
3.9 Uavklart

I syv ulykker er det såpass stor usikkerhet rundt hva som har skjedd, og/eller så manglende opplysninger, at det ikke er mulig å kunne si med en viss grad av sannsynlighet hva som kan ha vært hovedårsaken til ulykkene.

3.10 Hovedårsak og alder

Figur 5 viser at ulykkesårsakene er spredt på alder. Vi ser likevel noen trekk: Årsaker som svekket helse og illebefinnende er for eksempel knyttet til høy alder. Det er også lite

uoppmerksomhet i de yngste aldersgruppene, her finner vi flere tilfeller der årsaken er risikoatferd, rus, hastighet og førerfeil.



Figur 5: Antall dødsulykker i trafikken 2022 fordelt på antatt hovedårsak til at ulykkene skjedde og alder.

4 Medvirkende faktor til at ulykken skjedde

4.1 Hastighet i ulykken

Ut fra vurderingen av opplysninger i etterforskningen (les: beregninger på hastighet bl.a. fra Statens vegvesen eller vitneutsagn), finner vi at hastigheten har vært for høy i 39 ulykker (37 %). I ni av disse har ikke hastigheten vært over fartsgrensen, men for høy etter forholdene. For åtte ulykker har vi ikke nok opplysninger for å kunne vurdere hastigheten.

Tabell 6: Hastighet i dødsulykker i 2022, antall ulykker.

	Antall dødsulykker
Høy hastighet	39
Ikke høy hastighet	58
Mangler opplysninger	8
Totalsum	105

I ni ulykker har vi vurdert hastigheten til å være hovedårsak, mens hastighet er én av faktorene i 10 av risikoatferd-ulykkene. I de resterende 20 ulykkene var farten for høy, eller for høy etter forholdene, men ikke vurdert til å være hovedårsak.

4.2 Rus i ulykken

Foreløpig har vi kjennskap til at føreren var ruspåvirket i 19 av de 105 dødsulykkene på norske veier i 2022. Dette utgjør 18 % av dødsulykkene. Merk at to av disse sakene ikke er ferdigstilt hos politiet. I 13 saker var det ikke gjennomført undersøkelser for å fastslå om føreren var ruspåvirket.

Tabell 7: Ruspåvirkning i dødsulykker i trafikken 2022 - antall ulykker.

	Antall dødsulykker
Ruspåvirket	19
Ikke ruspåvirket	71
Ikke undersøkt	13
Venter på svar	2
Totalsum	105

I syv av ulykkene har vi ansett at ruspåvirkningen alene var hovedårsaken til at ulykken skjedde. I 10 ulykker var ruspåvirkningen en del av risikoatferden, mens ruspåvirkningen ikke ble vurdert som hovedårsak i to ulykker.

Det var flest tilfeller med påvirkning av alkohol (15), noen i kombinasjon med andre rusmidler (fire) og noen med kun påvirkning av andre rusmidler enn alkohol (fire).

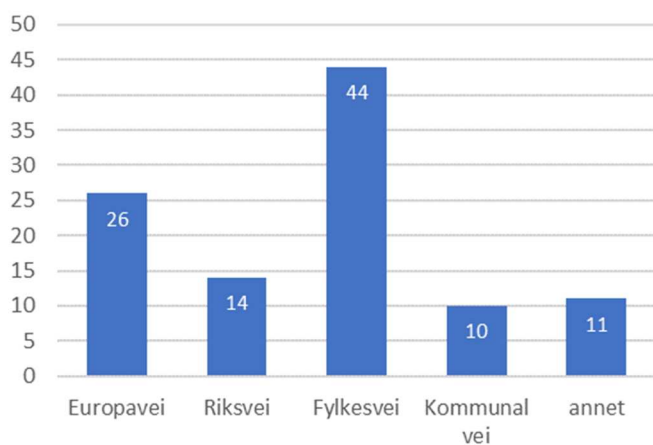
Av de 19 ruspåvirkede førerne omkom 16. De 19 førerne var tre på sykkel/elsparkesykkel, 10 førere av personbil/varebil, fem førere av MC/ATV og en fører av annet kjøretøy.

5 Hvor skjedde dødsulykkene

Flesteparten av dødsulykkene i 2022 skjedde utenfor tettbygd strøk, hele 49 % skjedde i 80-sone. 40 ulykker skjedde på Europa- og riksveier og 44 ulykker på fylkesveier.

Tabell 8: Antall dødsulykker og antall drepte fordelt på fartssone.

	Antall dødsulykker	Antall drepte	andel av dødsulykkene
30	5	5	5 %
40	5	5	5 %
50	7	8	7 %
60	10	10	10 %
70	15	18	14 %
80	51	57	49 %
90	3	4	3 %
110	1	1	1 %
Ukjent fartssone innenfor	4	4	4 %
Ukjent fartssone utenfor tettbygd strøk	4	4	4 %
Totalt	105	116	



Figur 6: Antall dødsulykker i trafikken 2022 fordelt på type vei.

Årsaker og skyld – Dødsulykker i trafikken 2022

Utgitt: August 2023

Utgiver: Utrykningspolitiet

ISBN: xxx

Foto: xxx