



Politiets dødsulykkeanalyse 2022

Presentasjon for Trygg Trafikk, 2024



POLITIET

Rapporten er publisert på politiet.no



- Første utgivelse
- Ny utgivelse?
- Først for intern bruk
 - Se nærmere på personen med skyld
 - Finne årsaken til at personen handlet som han gjorde (identifisere **den ansvarlige handlingen**)
 - Hva kan politiet gjøre for å forhindre slike handlinger?

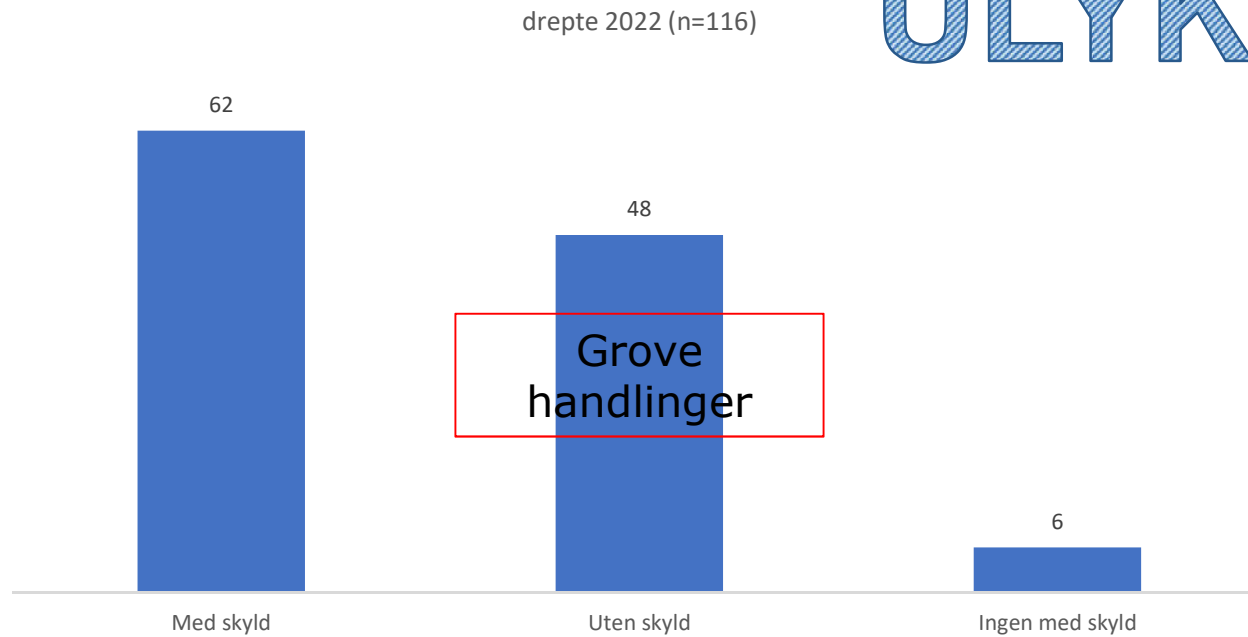
UAG – en rask sammenlikning..



- medvirkende årsaker til ulykken, ikke bare handlingen
- utløsende faktor til dødsfølgen
 - Bilbelte
 - Kjøretøyets tilstand
 - Objekter langs vei
 - Osv.
- Ser på trafikant, veg og kjøretøy

De drepte: Skyld eller Uskyld?

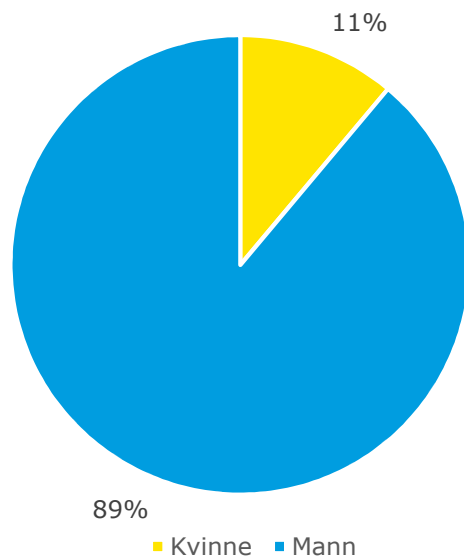
ULYKKKE?



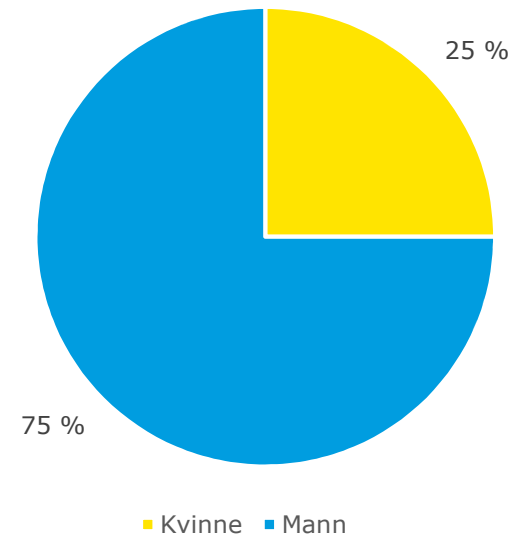
RVU, bilfører:
Menn 56%
Kvinner 44 %

Kjønn

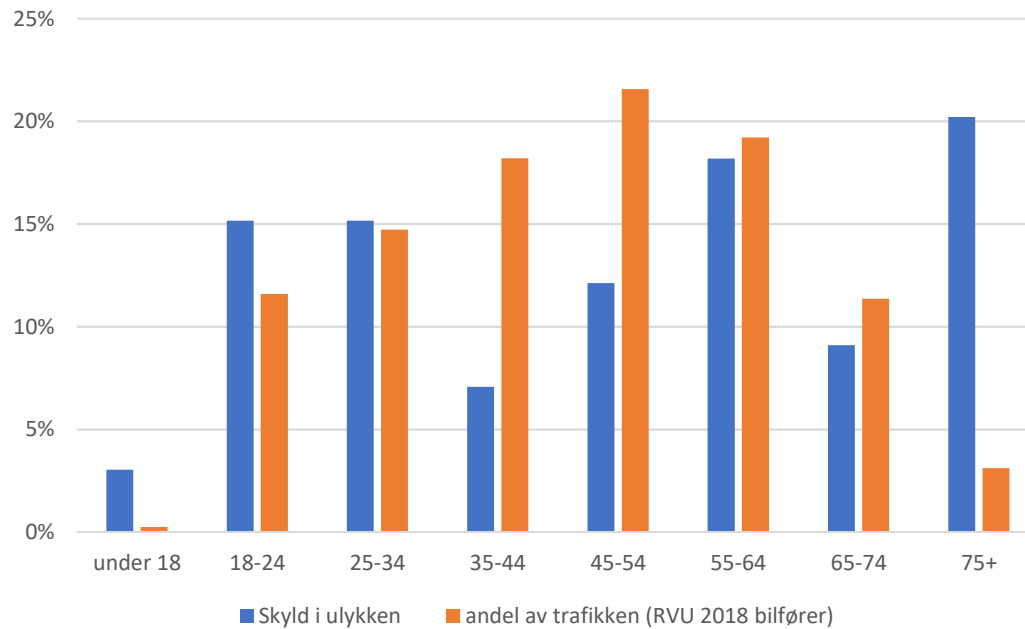
Person med skyld (n=99)



Drepte i alt (n=116)



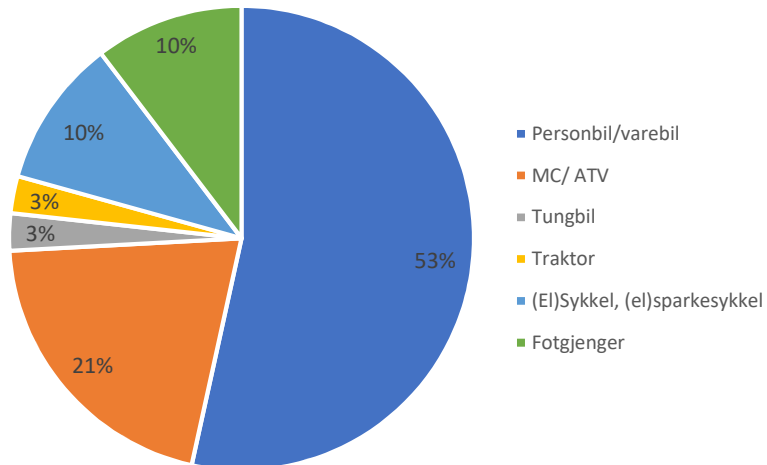
Alder på skyldige i forhold til kjøremengde



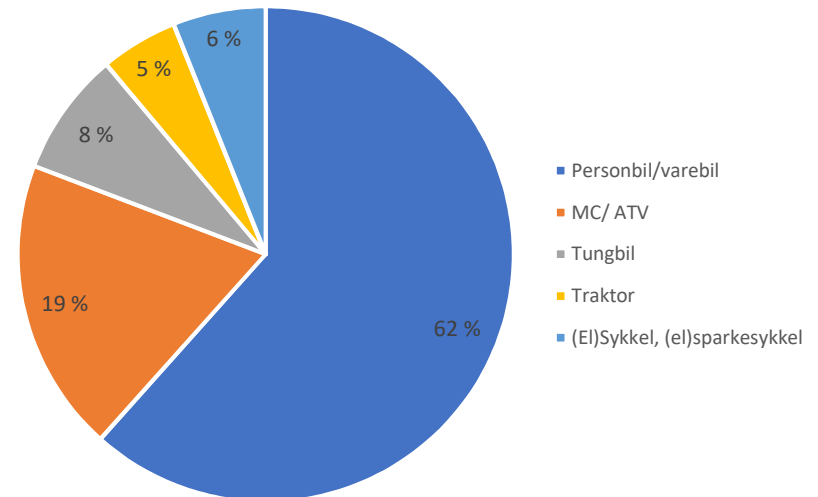
Trafikantgruppe

	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
Andel	24 %	8 %	3 %

Drepte (n=116)

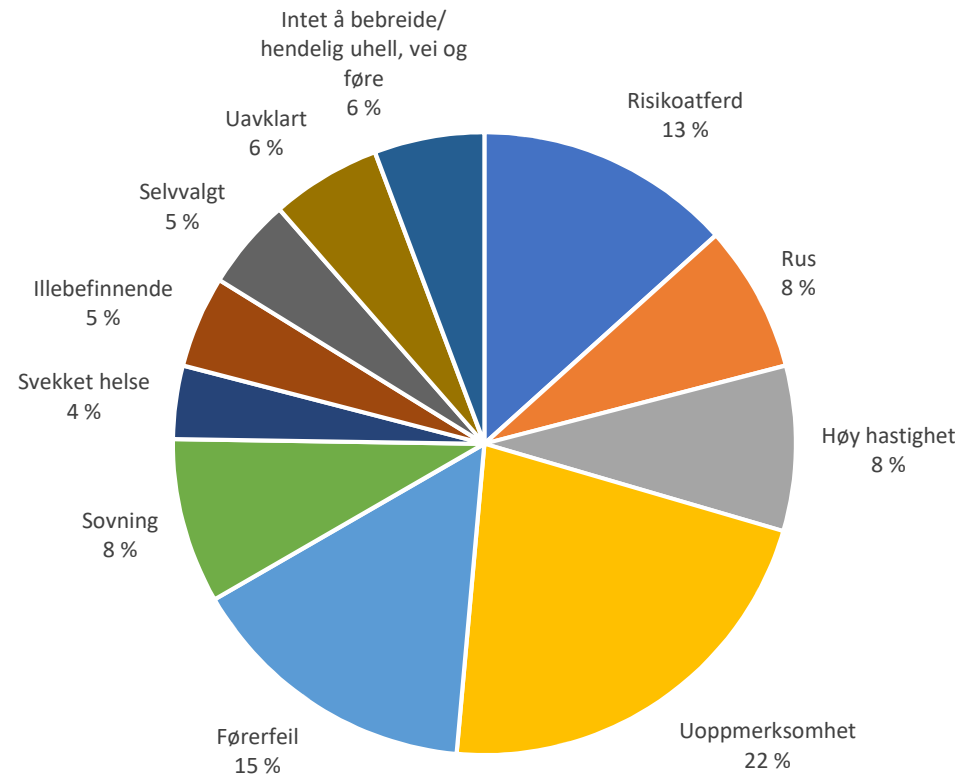


Person med skyld (n=99)

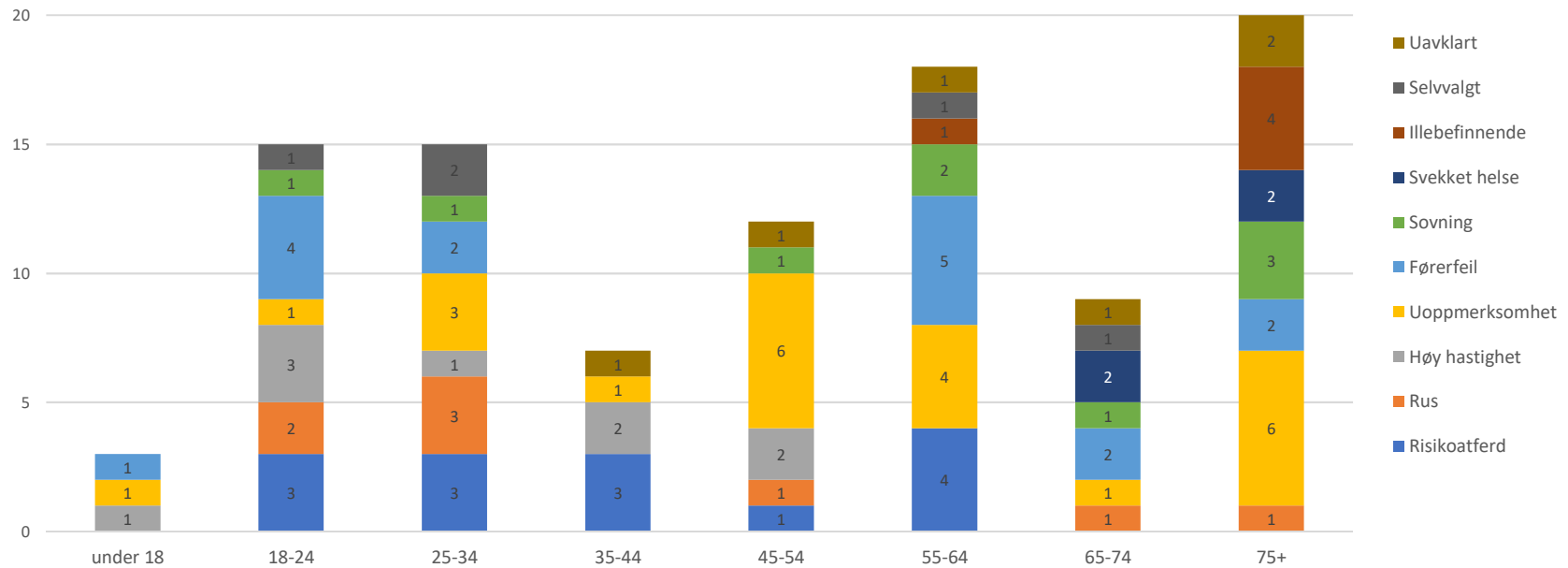


Antatt hovedårsak

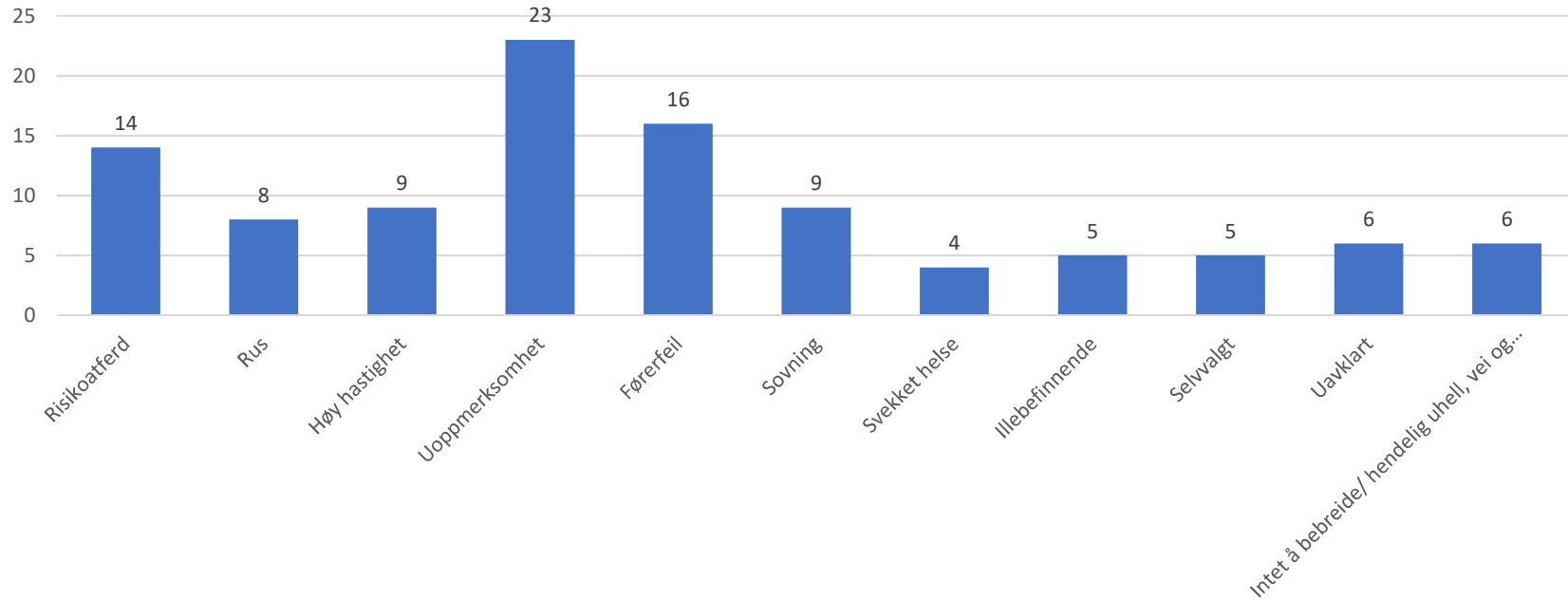
	Antall dødsulykker	Antall drepte	andel av dødsulykkene
Risikoatferd	14	16	13 %
Rus	8	8	8 %
Høy hastighet	9	9	9 %
Uoppmerksomhet	23	28	22 %
Førerfeil	16	17	15 %
Sovning	9	11	9 %
Svekket helse	4	5	4 %
Illebefinnende	5	5	5 %
Selvvalgt	5	5	5 %
Uavklart	6	6	6 %
Intet å bebreide/ hende	6	6	6 %
Totalsum	105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



Alder og årsaker



Årsaker

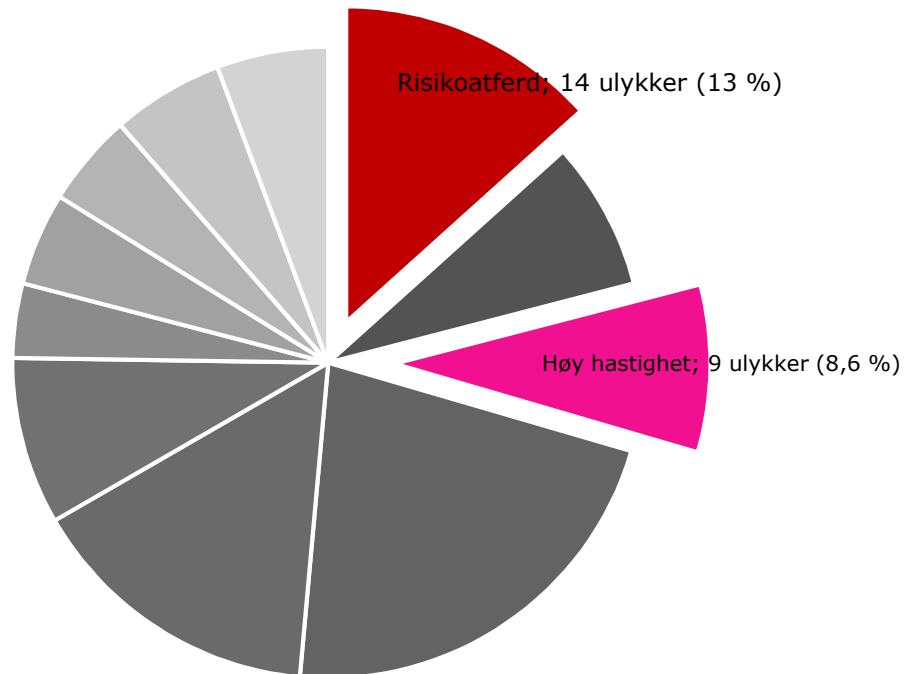




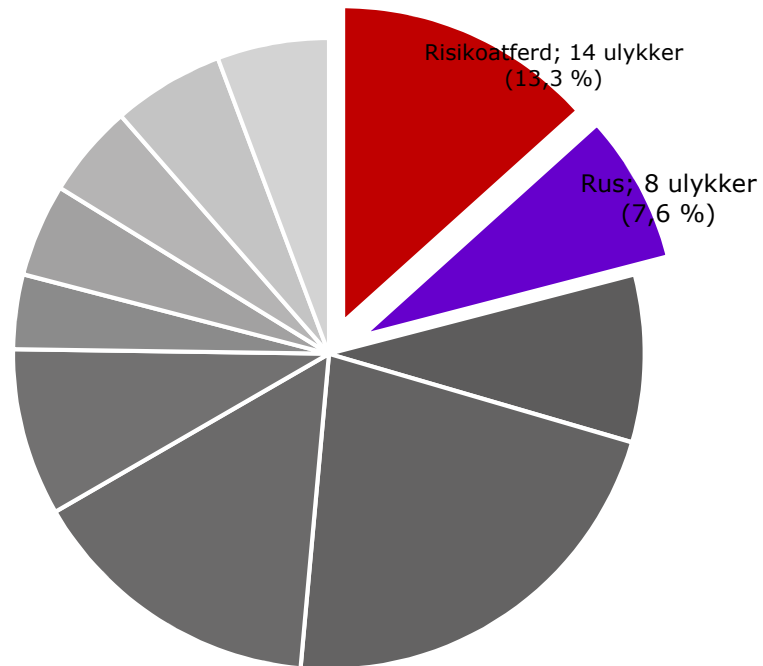
POLITIET

Hastighet: årsak/delårsak 18 %

- 9 ulykker hastighet hovedårsak (8,6 %)
- 10 ulykker hastighet delårsak (9,5 %)
- 20 ulykker med for høy hastighet, men ikke hovedårsak

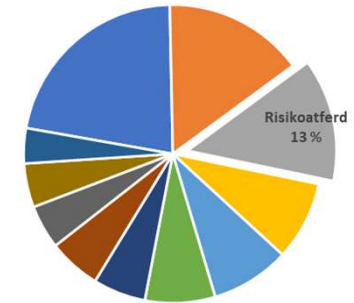


Ruspåvirket kjøring: årsak/delårsak 17 %



- 8 ulykker ruspåvirkning hovedårsak (7,6 %).
- 10 ulykker ruspåvirkningen delårsak (9,5 %).
- Ruspåvirkning i 2 ulykker, men ikke hovedårsak.

Risikoatferd



Med dette mener vi en type adferd som utgjør en spesielt stor fare og hvor 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'.

Eksempler på risikoadferd (kombinasjoner)

- Rus og fart
- Manglende ferdigheter og høy risikovillighet, (bakhjulskjøring uten MC-lappen eller altfor kort avstand til forankjørende og filming)
- Glatt føre, dårlige dekk og for høy hastighet etter forholdene.
- Kjøretøy med svake lykter under dårlige værforhold med dårlig sikt/mørke uten å utbedre forholdene med ekstra lys, sette ned hastighet osv.
- Feilvurdering av egne evner og kapasitet (liten kjøreerfaring, på ukjent kjøretøy, på ukjent sted)
- Høy fart uten å ta hensyn til menneskelige panikkreaksjoner, for eksempel ved for rask kjøring inn i svinger.
- Trimmet el-sparkesykkel i beruset tilstand, med høy fart, og samtidig snakker i mobiltelefon.
- Kjøring av motorsykkel i lettere beruset tilstand uten egnet bekledning, som tøfler og uten hjelm.
- Gjentatt ignorering av trafikkregler som viser svært liten respekt (og forståelse) for trafikklovgivn.
- Inndratt kompetansebevis på grunn av helseproblemer
- Aggressiv kjøring, sosiale utfordringer

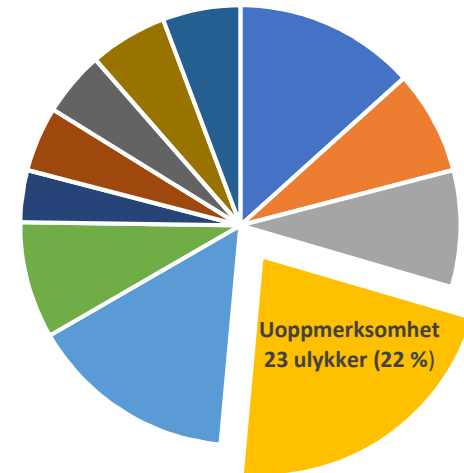


Uoppmerksomhet

- situasjoner der fører ikke i tide har oppdaget andre trafikanter,
- ikke brukt tilstrekkelig tid for å skaffe seg nok informasjon om trafikkbildet, omgivelser, utfordringer
- forlatt kjøretøy uten å sjekke at bil er forsvarlig sikret,
- ikke vært tilstrekkelig aktpågivende i situasjoner som krever ekstra oppmerksomhet
- fokus eller tankene har vært på andre ting.

Henger sammen med kjøreprosessen; reduserte sanser, redusert oppfattelsesevne eller –vilje..?

uoppmerksomhet kan være påvirket av ulike faktorer, som tanker et annet sted, blendet av solen, dårlig belysning, tekniske problemer, for raskt inn i situasjonen og manglende tilpasning til forholdene (krevende omgivelser) og helse relatert.

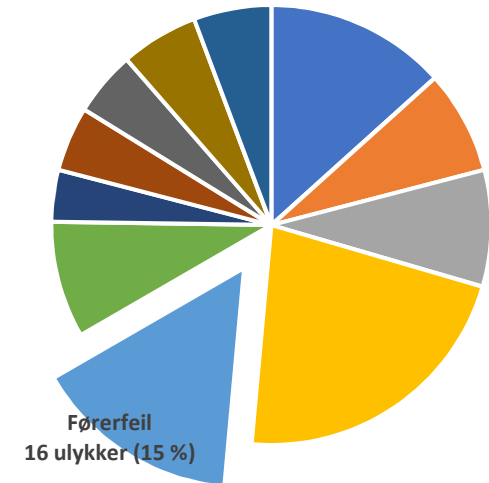


I følge UAG var det mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon i fem dødsulykker.



Førerfeil

- manglende erfaring, enten med kjøring generelt, eller erfaring med kjøring i områder med et mer krevende trafikkbilde, at kjøretøyet fremstår som ukjent for fører eller overvurdering av egne evner.
- Manglende kompetanse eller uforsiktighet hos føreren. Kjøretøyet (til tross for gyldig formell kompetanse) kjører sidevogn, henger, tyngre kjøretøy osv. uten tilstrekkelig kunnskap.
- Flere ulykker involverte førere med begrenset kjøreerfaring, som nettopp hadde kjøpt eller var uvante med kjøretøyet de kjørte. Dette resulterte i kjøring over evne, for høy hastighet i forhold til veiforholdene, feil plassering i veibanen, manglende forståelse av trafikksituasjonen, manglende forståelse for skiltingen på stedet, varslingsanlegg eller veiarbeid.
- I noen tilfeller ble tekniske feil eller manglende kjøretøyvedlikehold også nevnt som faktorer som kan tilskrives førerens feil. I tillegg har det vært situasjoner der førere har blitt påvirket av rusmidler eller har vist tegn på tretthet og manglende oppmerksomhet.



UAG vurderte at
Manglende førerdyktighet*
var medvirkende faktor i
42 % av dødsulykkene

Oppsummering

- Overvurdering av egen ferdighet (overdreven tro på egne evner)
- Sosiale bakenforliggende årsaker (oppvekst, rus, psyk., arb.ledig)
- Reduserte sanser, reduserte kognitive evner (oppfattelsesevne)
- Feilvurdering (manglende trafikal kompetanse eller kjøreeerfaring)
- manglende informasjonshentning (kjøring på autopilot)
- særlig risikofylt atferd, tankeløse handlinger
- manglende kunnskap (feil sittestilling) eller erfaring med kjøretøyet
- manglende teknisk kjøretøybehandling (liten interesse eller kunnskap om kjøretøyet)

Takk for oppmerksomheten