Veitrafikkulykker med tunge kjøretøy involvert

Foto: www.lastebil.no v/ Stein Inge Stølen

140 dødsulykker med tungbil involvert i perioden 2014-2018

Rapport sammenstilt av Samferdselsdepartementet, oktober 2019

Innhold

Bakgrunn 3
Hovedfunn 3
Tabell 1: oversikt dødsulykker med tungbil involvert 2014-2018 3
Avgrensning 4
Tabell 2: kjøretøy- og ulykkesstatistikk 4
Figur 1: veitrafikkulykker med vogntog innblandet 5
Diagram 1: kjøretøy innblandet i veitrafikkulykke 5
Diagram 2: dødsulykker – andel tungbil 6
Utløsende enhet 6
Deskriptiv statistikk 2014-2018 7
Diagram 3: når skjer dødsulykkene? 7
Diagram 4: geografisk ulykkesplassering 7
Tungbilsjåførene 8
Diagram 5: alderssammensetning involverte tungbilsjåfører 8
Diagram 6: lysforhold 8
Diagram 7: værforhold 9
Diagram 8: føreforhold 9
Diagram 9: fartsgrense 10
Diagram 10: ulykkestype 10
Diagram 11: vei 11
Tabell 4: dekkekvalitet 11
37 dødsulykker med tungbilen som utløsende enhet 11
Ulykkesrisiko 13
Nærmere om TØIs beregning av ulykkesrisiko 13
Andre land 13
Tabell 5: Norge, Danmark, Sverige og Finland 14
Avslutning / konklusjon 14

Bakgrunn

I løpet av vinteren 2018-2019 ble det rettet stor oppmerksomhet mot veitrafikkulykker med tungbil involvert. Det var imidlertid ikke et høyere antall tungbilulykker denne vinteren enn tidligere år. Hverken i antall ulykker eller i antall skadde og drepte. På bakgrunn av påstander og informasjon om ulykkessituasjonen på norske veier som ikke nødvendigvis ga et korrekt og helhetlig bilde, er formålet med denne analysen å sammenstille et presist og nyansert tallmateriale for dødsulykker med tungbil involvert.

I en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI): *"Internationalisation in road transport of goods: safety outcomes, risk factors and measures"* (TØI rapport 1487/2016) blir det tatt utgangspunkt i data fra UAG-rapporter for perioden 2010-2013. I rapporten skriver TØI at det var totalt 230 yrkessjåfører involvert i dødsulykker i perioden 2010-2013. Av disse 230 ulykkene var yrkessjåføren fører av utløsende enhet i 78 av dødsulykkene (dvs i 34 % av dødsulykkene). Videre fant de ut at 17 % av yrkessjåførene som var involvert i dødsulykker i Norge i årene 2010-2013 (40 av 230) var utenlandske. Av de 190 antatt norske yrkessjåførene var det 55 (29%) som var fører av utløsende enhet. Tilsvarende blant de 40 utenlandske yrkessjåførene var det 23 som var fører av utløsende enhet (58%).

Det foreligger ikke tilstrekkelig datagrunnlag for senere år enn rapporten fra TØI (2010-2013). Samferdselsdepartementet har derfor nå gjort en analyse av ulykkesstatistikk for de siste fem årene, basert på dataene fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG). Statistikk over dødsulykker med tungbil involvert er sammenstilt for perioden 2014-2018.

Hovedfunn

Tabell 1: oversikt dødsulykker med tungbil involvert 2014-2018

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**SUM**
Utløsende enhet - norske	8	6	6	1	6	27
Utløsende enhet - utenlandske	0	3	4	1	2	10
Ikke utløsende - norske	17	11	16	22	12	78
Ikke utløsende - utenlandske	5	4	4	4	7	24
Ukjent	1					1
SUM	31	24	30	28	27	**140**

- Det ble registrert 140 dødsulykker med tungbil involvert i perioden 2014-2018.
    - Av disse var 105 (75%) ulykker med norske sjåfører, mens 34 (24%) av ulykkene var med utenlandske sjåfører.
    - Det er også 1 (1%) dødsulykke hvor førerens nasjonalitet ikke er oppgitt.
- Utenlandske sjåfører var fører av utløsende enhet i 10 (7%) av de 140 dødsulykkene med tungbil involvert i perioden 2014-2018.
    - Tilsvarende var norske sjåfører fører av utløsende enhet i 27/140 (19%) av dødsulykkene.

- Av de 105 dødsulykkene med norske førere var tungbilen utløsende enhet i 27 (26%) av disse dødsulykkene i perioden 2014-2018.
    - Tilsvarende for dødsulykkene med utenlandske sjåfører var tungbilen utløsende enhet i 10 (29%) av de 34 dødsulykkene.
- 82/140 (59%) av dødsulykkene med tungbil involvert var møteulykker.
    - Tungbilen var utløsende enhet i 9/82 (11%) av disse møteulykkene.
- 91% (128/140) av dødsulykkene skjedde på godt dekke (dekkekvalitet).

Avgrensning

Når det her refereres til tungbil vises det til følgende kategorier: Trekkbil med semitrailer, Bil >7,5t. med påhengs-/slepevogn, Bil >3,5t / lastebil og Bil >3,5t. <7,5t. med tilhenger. Buss er ikke tatt med i denne analysen. Det er også fjernet 4 kjøretøy fra UAG-materialet over dødsulykker, herunder 2 campingbiler og 2 andre biler med egenvekt over 3500 kg (eksempelvis en Chevrolet Silverado).

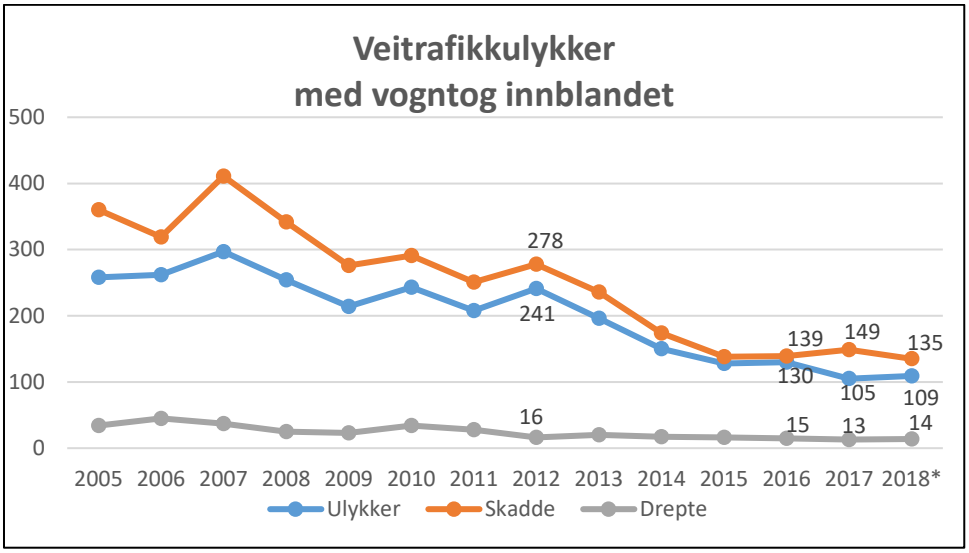
Tabell 2: kjøretøy- og ulykkesstatistikk

Motorkjøretøy innblandet i veitrafikkulykke					
År	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Ulykker totalt*	4972	4563	4374	4086	3405
Ulykker m/ vogntog	150	128	130	105	109
Personbiler inv. i ulykker	5591	5148	5004	4634	3744
Tungbiler inv. i ulykker**	384	312	335	327	272
Dødsulykker	135	102	128	102	100
Dødsulykker med tungbil	31	24	30	28	27
Dødsulykker m/ tungbil utløsende enhet	8	9	10	2	8
Dødsulykker m/ tungbil som utløsende enhet m/ utenlandsk sjåfør	0	3	4	1	2

Kilde: Statistisk sentralbyrå og UAG-data

***** alle registrerte veitrafikkulykker i Norge (kilde: SSB)

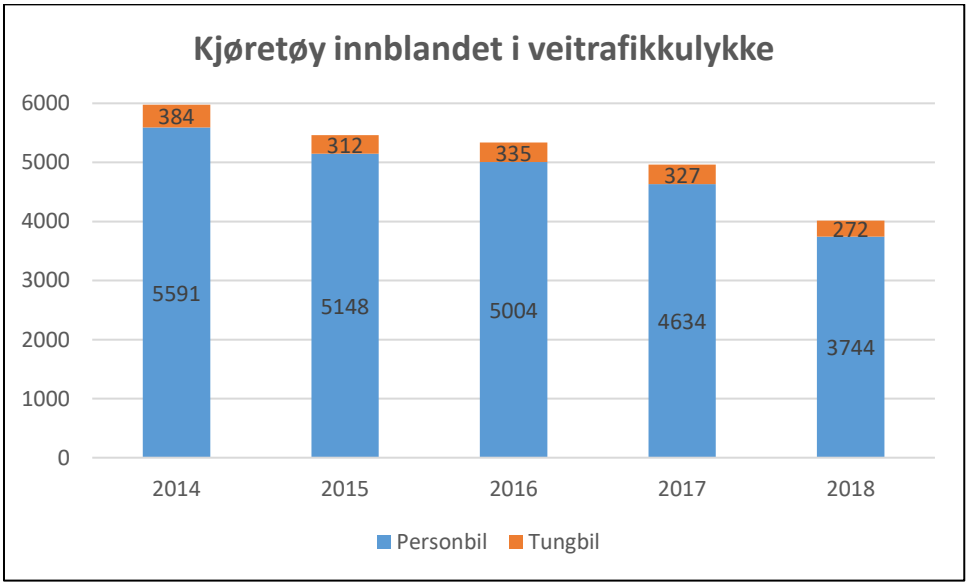
Figur 1: veitrafikkulykker med vogntog innblandet



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Statistisk Sentralbyrå fører også statistikk over veitrafikkulykker med "vogntog" innblandet. Dette er da ikke statistikk over det vi i denne rapporten har definert som *tungbil*, så med en noe snevrere avgrensning vil tallene over drepte, skadde og antall ulykker i figuren ovenfor være noe lavere enn faktisk antall for all "*tungbil*". Likevel er det liten grunn til at utviklingen i kategorien vogntog skal være annerledes enn for all *tungbil* generelt, og således vil figuren ovenfor illustrere den generelle trenden og ulykkesutviklingen over tid. Vi kan eksempelvis lese av figuren ovenfor at for perioden 2012 til 2018 har veitrafikkulykker med vogntog innblandet gått ned med 55%, fra 241 til 109. Tilsvarende for antall skadde har det vært en reduksjon på 51%, fra 278 i 2012 til 135 i 2018. Det har ikke vært den samme nedgangen i antall drepte de siste årene, som har ligget på mellom 13 og 20 siden 2012.

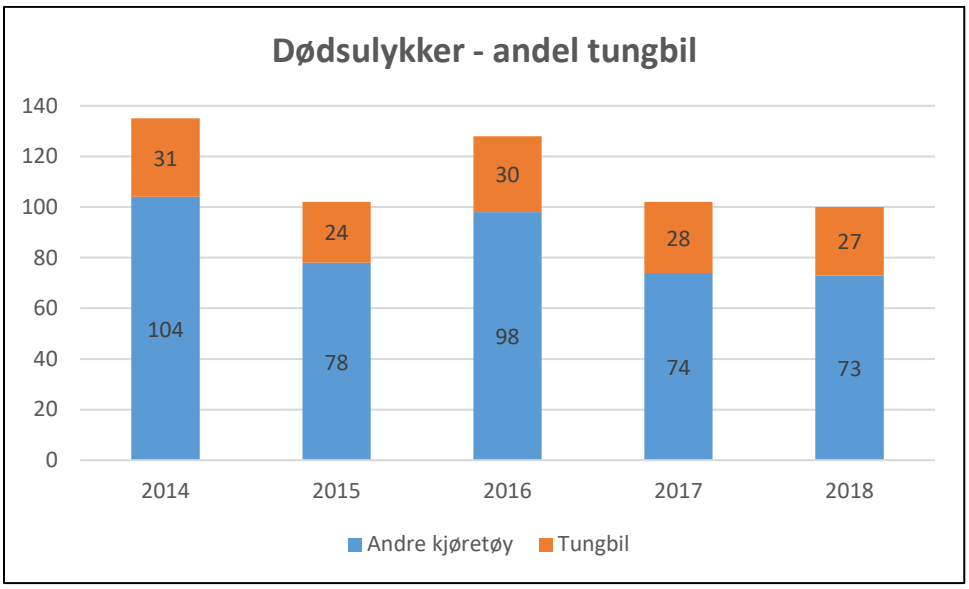
Diagram 1: kjøretøy innblandet i veitrafikkulykke



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tungbiler står for omtrent 7% av samlede antall kjøretøy innblandet i veitrafikkulykker på norske veier, for perioden 2014-2018, jf. diagram 1. På den andre siden illustrerer diagram 2 nedenfor at tungbiler er involvert i ca 30% av dødsulykkene på norske veier. Dette forklares dels med at når tungbil først er involvert i trafikkulykker får det ofte fatale konsekvenser grunnet store masse- og vektforskjeller mellom de involverte kjøretøyene.

Diagram 2: dødsulykker – andel tungbil



Kilde: Statistisk sentralbyrå og UAG-data

Utløsende enhet

I sine analyser vurderer ulykkesanalysegruppen (UAG) alle relevante faktorer som bidrar til å gi en helhetlig framstilling av dødsulykkene. I samtlige dødsulykker påpeker de (UAG) hvilket kjøretøy som blir vurdert til å være utløsende enhet. I praksis, særlig ved møteulykker, kan dette være en krevende øvelse. Eksempelvis dødsulykker mellom personbil og tungbil der personbilen er vurdert som utløsende enhet og det med høy sannsynlighetsovervekt antas at vedkommende i personbilen begikk selvmord, slike tilfeller blir tatt ut av statistikken. Det fremkommer av tallmaterialet fra UAG at for perioden 2014-2018 ble tungbilene vurdert som utløsende enhet i 37/140 (26.5%) av dødsulykkene.

- Norske tungbilsjåfører var førere av utløsende enhet i 27 (19%) av de 140 dødsulykkene med tungbil involvert i perioden 2014-2018.
- Tilsvarende var de utenlandske sjåførere førere av utløsende enhet i 10 (7%) av de 140 dødsulykkene med tungbil involvert i perioden 2014-2018.

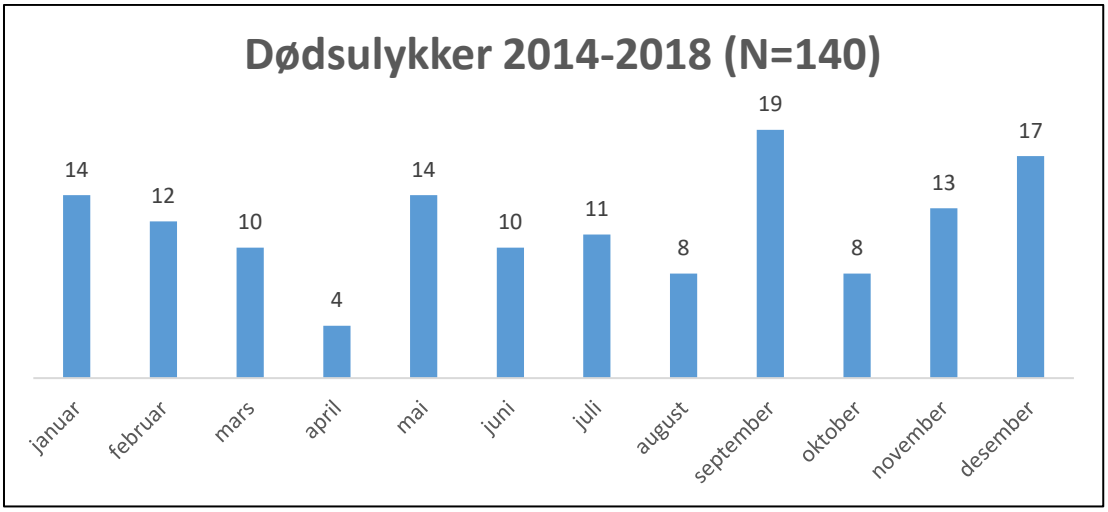
I femårsperioden 2014-2018 var norske sjåfører fører av utløsende enhet i 6 dødsulykker i gjennomsnitt per år. Utenlandske sjåfører var fører av utløsende enhet i 2 dødsulykker per år.

Av de 105 dødsulykkene med norske tungbilsjåfører var altså tungbilen utløsende enhet i 27 (26%) av ulykkene. Tilsvarende for dødsulykkene med utenlandske sjåfører var tungbilen utløsende enhet i 10 (30%) av de 33 ulykkene. Dette er interessante funn da TØI i sin rapport fra perioden 2010-2013 fant at av de 190 antatt norske yrkessjåførene var det 55 (29%) som var fører av utløsende enhet. Tilsvarende blant de 40 utenlandske yrkessjåførene

var det 23 (58%) som var fører av utløsende enhet. Vi skal ikke sammenligne tallene helt blindt, men det er rimelig å peke på de nesten identiske funnene blant norske sjåfører mens vi for de utenlandske tungbilsjåførene ser en nedgang på nesten 50% i perioden 2014-2018.

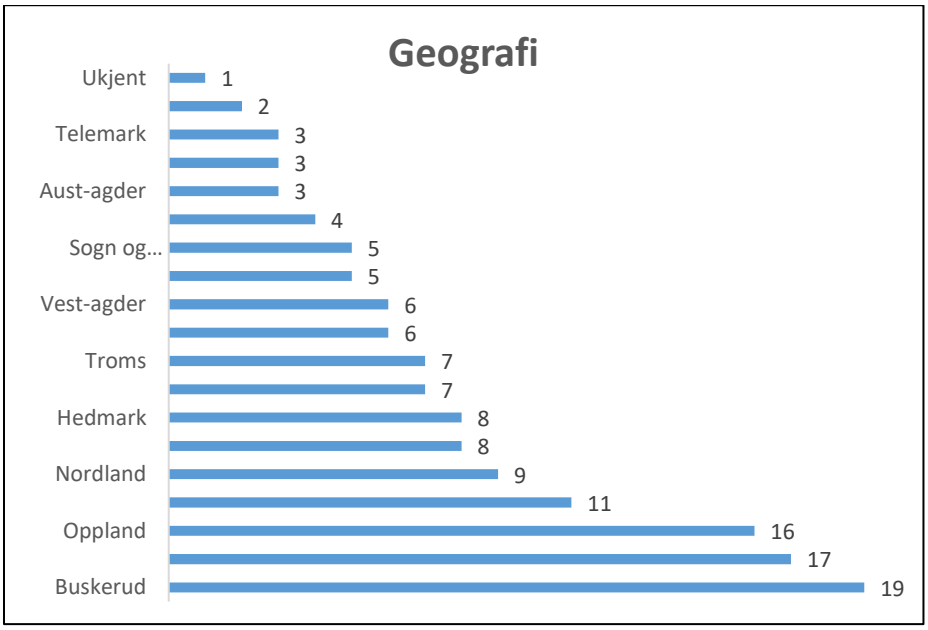
Deskriptiv statistikk 2014-2018

Diagram 3: når skjer dødsulykkene?



Dødsulykkene med tungbil involvert er fordelt jevnt over hele året. Av de 140 dødulykkene skjedde 28 (20%) på våren (mars-mai), 30 (21%) på sommeren (juni-august), 41 (28.5%) på høsten (september-november) og 44 (30.5%) på vinteren (desember-februar).

Diagram 4: geografisk ulykkesplassering

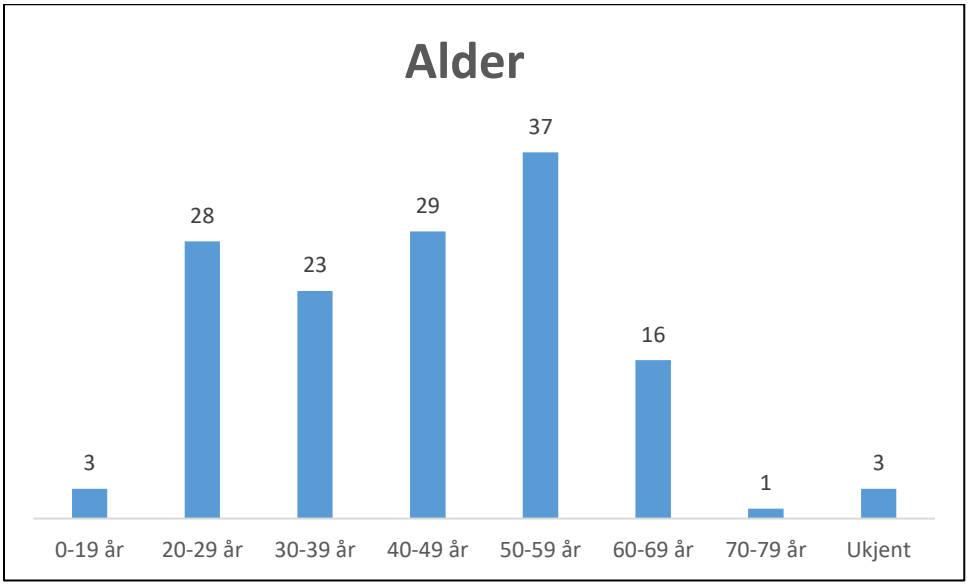


Fylkene Oppland (16), Trøndelag (17) og Buskerud (19) skiller seg ut med flest dødsulykker med tungbil involvert. Alene står disse tre fylkene for 52 (37%) av de 140 dødsulykkene.

Tungbilsjåførene

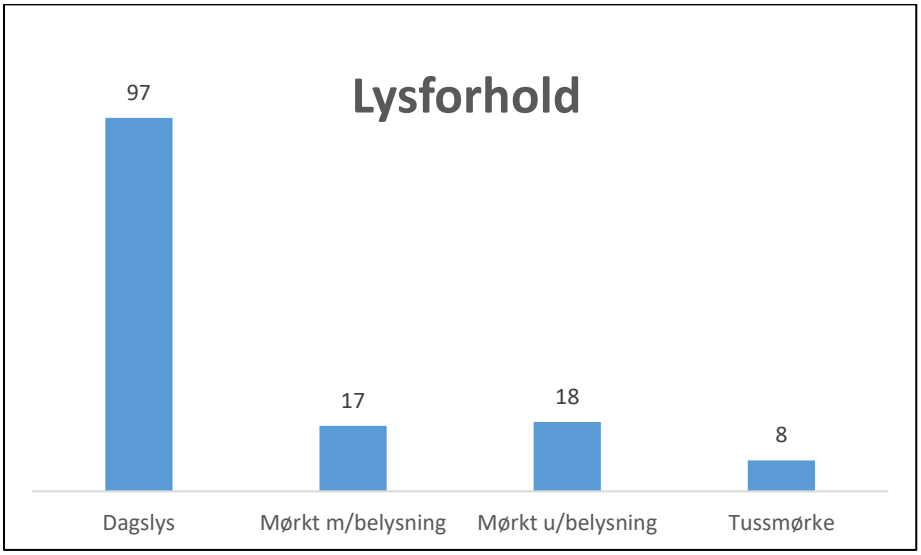
Et stort flertall av tungbilsjåførene var menn. Undersøkelsene viser en fordeling på 134 menn, mot 5 kvinner. Ved én av dødsulykkene er tungbilsjåførens kjønn ukjent.

Diagram 5: alderssammensetning involverte tungbilsjåfører



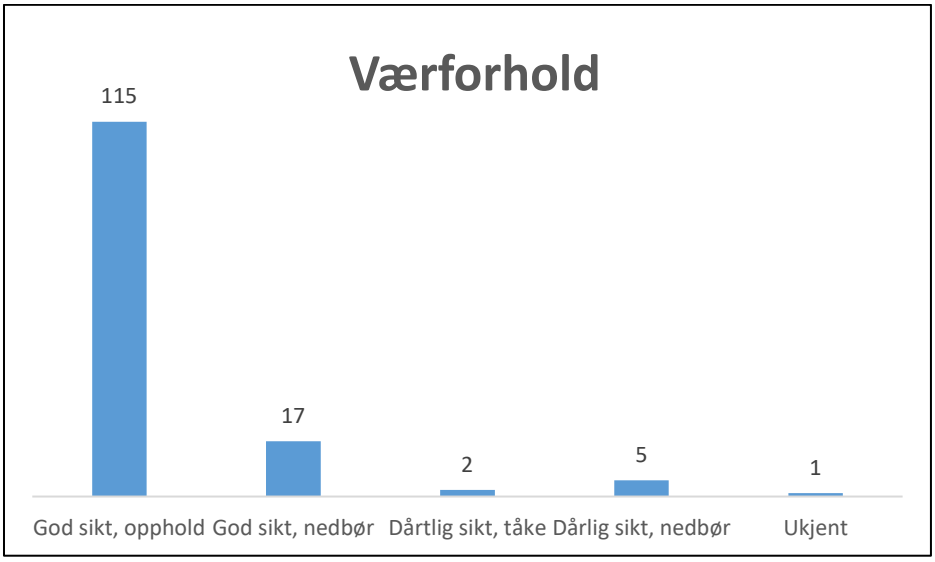
Aldersfordelingen er relativt jevn mellom tungbilsjåførene. Det er derfor liten grunn til å anta at en bestemt aldersgruppe med tungbilsjåfører er mer sannsynlig å bli involvert i en dødsulykke enn andre. Det er heller grunn til å anta at denne fordelingen representerer den faktiske alderssammensetningen av tungbilsjåfører på norske veier.

Diagram 6: lysforhold



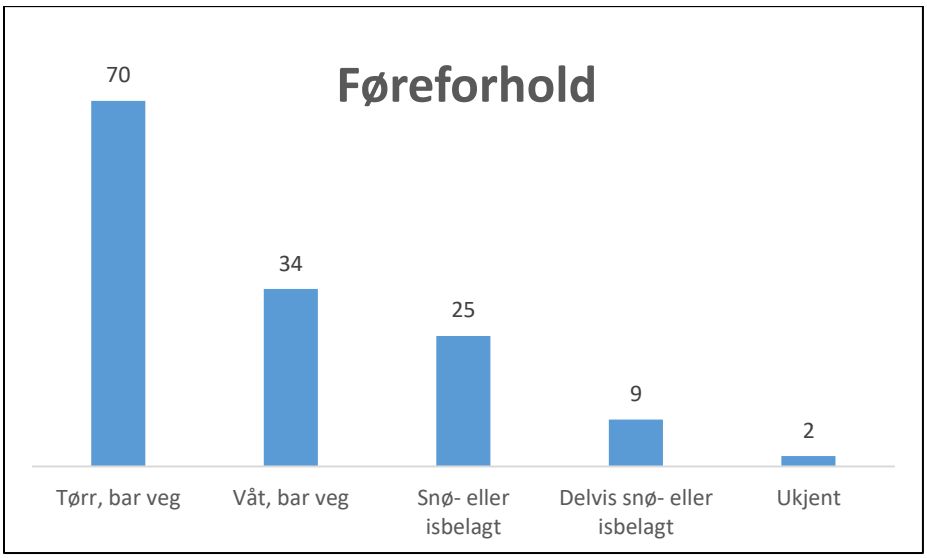
97 av 140 (69%) dødsulykker skjedde i dagslys.

Diagram 7: værforhold



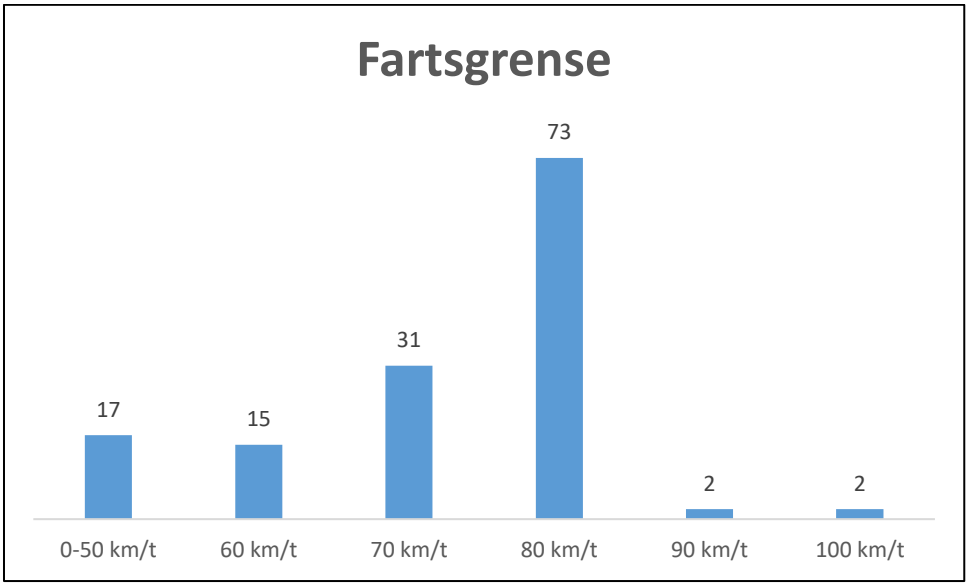
115 av 140 (82%) av dødsulykkene skjedde med god sikt i oppholdsvær. Legger vi sammen antall dødsulykker med god sikt (opphold og nedbør) finner vi at 94% (132/140) av dødsulykkene skjedde med god sikt (værmessig).

Diagram 8: føreforhold



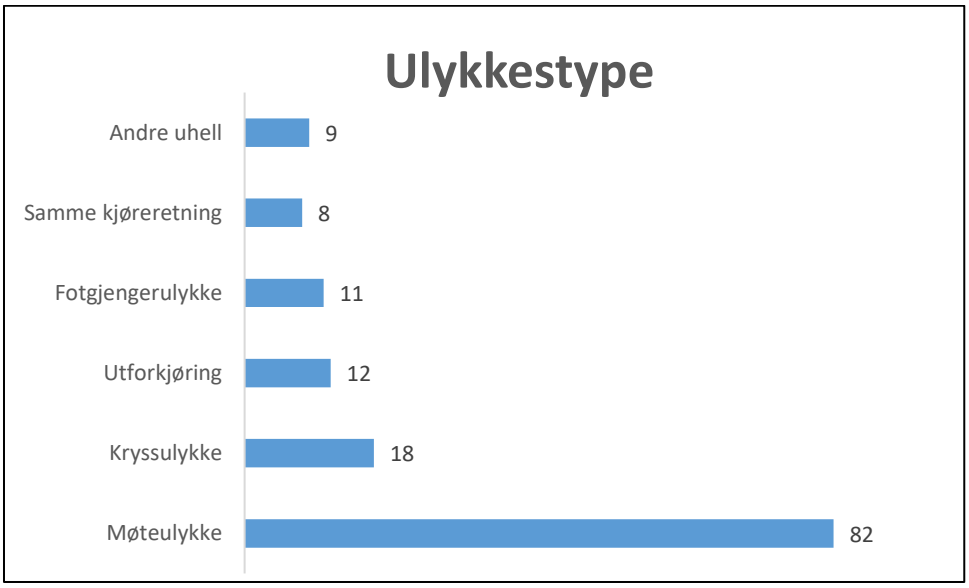
70 av140 (50%) av dødsulykkene skjedde på tørr og bar vei. Vi ser også at 24% (34/140) av dødsulykkene skjedde på helt eller delvis snø- eller isbelagt vei. Det vil med andre ord si at under en fjerdedel av dødsulykkene med tungbil involvert skjer på typiske "norske vinterveier".

Diagram 9: fartsgrense



Over 50% (73/140) av dødsulykkene med tungbil involvert i perioden 2014-2018 skjedde i fartsgrense 80 km/t. Dette kan ses i sammenheng med hvor på veinettet de fleste dødsulykkene skjer, se diagram 11 nedenfor.

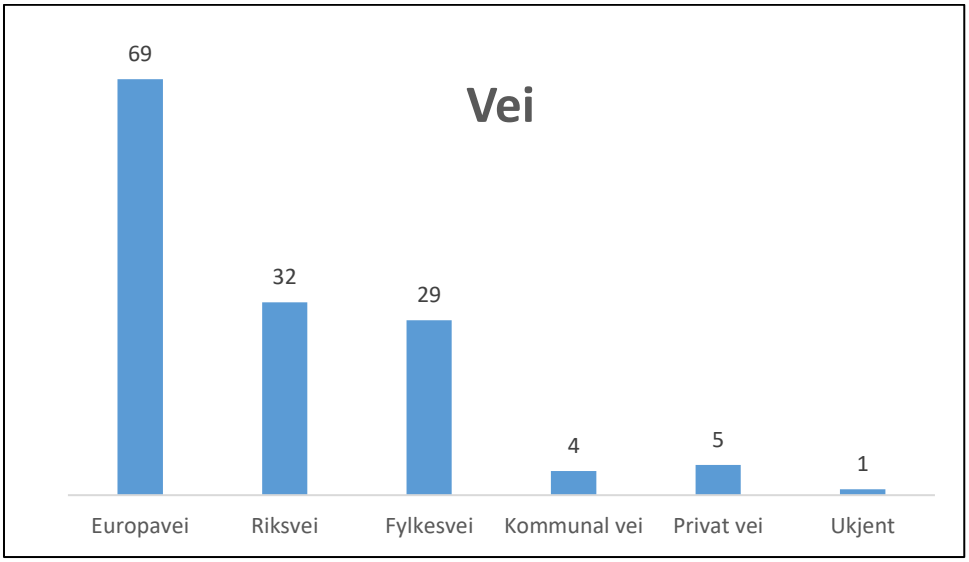
Diagram 10: ulykkestype



82 av 140 (59%) av dødsulykkene med tungbil involvert var møteulykker. Dette er en betydelig andel, men i tråd med funn fra tidligere år. I sin temaanalyse av 120 vogntog involvert i 115 dødsulykker i 2005-2008, fant TØI (på vegne av SVV) at 80 av de 120 vogntogene var involvert i til sammen 76 møteulykker. Med andre ord var 76/115 (66%) av dødsulykkene med vogntog involvert møteulykker (TØI rapport 1061/2010).

I samme temaanalyse fant TØI at vogntoget var utløsende enhet i 16 av 76 (21%) av møteulykkene de var innblandet i. Dersom vi gjør samme øvelse med dataene fra 2014-2018 finner vi at tungbilen var utløsende enhet i 9 av 82 (11%) av møteulykkene de er involvert i.

Diagram 11: vei



Undersøkelsen viser at 69/140 (49%) av dødsulykkene på det norske veinettet med tungbil involvert skjedde på europavei (Ev). Regner vi med riksvei her også ser vi at hele 72% (101/140) av dødsulykkene skjedde på europa- og riksvei.

Tabell 4: dekkekvalitet

Dekkekvalitet	
godt dekke	**128**
spor	**5**
krakelering	**3**
setning	**2**
Ukjent	**2**

Når det kommer til dekkekvalitet så rapporterer UAG at 91% (128/140) av dødsulykkene med tungbil involvert i perioden 2014-2018) skjedde på godt veidekke.

37 dødsulykker med tungbilen som utløsende enhet

Det var totalt 37 tungbiler som var utløsende enhet i dødsulykker i perioden 2014-2018. Av disse var 10 med utenlandske sjåfører og 27 med norske sjåfører. I tabellene nedenfor gjøres det rede for ulykkestype og føre-, vær- og lysforhold i de 37 dødsulykkene. Det er viktig å understreke at det her er snakk om et relativt lite antall dødsulykker og at resultatene derfor må tolkes med varsomhet.

Ulykkestype	**antall**
Utforkjøring	9
Møteulykke	9
Fotgjengerulykke	7
Kryssulykke	4
Samme kjøreretning	1

Andre uhell	7
Sum	37

Innledningsvis ble det sagt at 82/140 (59%) av dødsulykkene med tungbil involvert var møteulykker. Derimot når det gjelder de ulykker hvor tungbilen var utløsende enhet ser vi av tabellen ovenfor at møteulykker utgjør 9/37 (24%) av disse ulykkene.

Føreforhold	**antall**
Tørr, bar veg:	20
Snø- eller isbelagt:	10
Våt, bar veg	5
Delvis snø- eller isbelagt:	2

Det fremkommer av tabellen ovenfor at 25/37 (68%) av dødsulykkene der tungbilen var utløsende enhet skjedde på bare veger. Videre kan det leses av tabellene nedenfor at 29/37 (78%) av de samme ulykkene skjedde med god sikt og opphold. I tillegg skjedde 24/37 (65%) av ulykkene i dagslys.

Værforhold	**antall**
God sikt, opphold	29
God sikt, nedbør	6
Dårlig sikt, nedbør	2

Lysforhold	**antall**
Dagslys	24
Mørkt u/ belysning	8
Tussmørke	3
Mørkt m/ belysning	2

Ulykkessted horisontalt	**Antall**
Rettstrekning	12
Krapp kurve	11
Normal kurve	10
Sammensatte kurver	2
Kurve med varierende radius	1
Ukjent	1
Sum	37

I tabellen ovenfor kan vi lese at 24/37 (65%) av dødsulykkene skjedde i kurve (sving) i ulik grad, og at 12/37 (32%) av de samme ulykkene skjedde på rettstrekninger.

Tabellen nedenfor viser når på året dødsulykkene fant sted.

jan	feb	mars	april	mai	juni	juli	aug	sep	okt	nov	des
3	1	3	1	4	3	5	2	6	0	4	5

Hvis vi utvider definisjonen av vinter til å gjelde oktober-april kan vi se at under halvparten (17/37) av dødsulykkene der hvor tungbilen var utløsende enhet skjedde i denne perioden. Resten (20/37) av disse ulykkene skjedde i perioden mai-september.

Ulykkesrisiko

Ulykkesrisiko er her forholdet mellom kjørte kilometer og innblanding i veitrafikkulykker. I tidligere nevnte rapport fra TØI (2016) vurderes utenlandske tunge godsbiler å ha tre ganger høyere risiko for å bli involvert i eneulykker, dobbelt så stor risiko for møteulykker, og nesten dobbelt så stor risiko for kollisjon med kjøretøy i samme retning. Det er ikke gjort risikoberegning etter dette.

Nærmere om TØIs beregning av ulykkesrisiko

TØI bruker SSBs og Eurostats lastebilundersøkelser for å anslå trafikkarbeidet til norske og utenlandske godsbiler på norske veger, og sammenstiller dette med statistikk over politirapporterte personskadeulykker fra SSB, for å beregne og sammenlikne de ulike aktørenes ulykkesrisiko. For å si noe mer generelt om omfanget av og utviklingen i godstransport på norsk jord, har TØI utarbeidet turmatriser basert på lastebilundersøkelsene for norske biler og for biler registrert i EU-land. SSBs Lastebilundersøkelse er en kvartalsvis undersøkelse for innenriks og utenriks kjøring med norskregistrerte godsbiler. SSB får utlevert data fra lignende undersøkelser i europeiske land gjennom Eurostat, for utenlandske lastebilers kjøring til, fra og i Norge. TØI har ikke kunnet operere med enkeltland, fordi materialet er basert på utvalgsundersøkelser, der enkelte land vil ha svært få observasjoner i deler av nettverket. Følgende inndeling av nasjonalitet er benyttet i analysen: 1) Norske, 2) Svenske, 3) Danske, 4) Øvrige EU15-land, 5) Baltiske og polske og 6) Øvrige EU27-land.

SSBs statistikk over personskadeulykker skiller mellom registreringsland og dekker 10 ulike typer tunge godsbiler. TØI har undersøkt hvor mange tunge godsbiler av de ulike nasjonalitetsgruppene som har vært involvert i politirapporterte personskadeulykker i perioden 2007-2012. I tillegg til opplysninger om antall ulykker har de også undersøkt hvordan ulykkene fordeler seg på tid på året, og på region.

TØI definerer risiko som antall politirapporterte personskadeulykker per million kjørte km, og beregnet risikotall for de seks nasjonalitetsgruppene av tunge godsbiler. TØI har gjennomført signifikanstester forskjellene i ulykkesrisiko for å undersøke sannsynlighetene for at forskjellene skyldes statistiske tilfeldigheter. Beregningene tar høyde for usikkerhet i både ulykkes- og trafikkarbeidstall (https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36422).

Andre land

I tabell 5 nedenfor sammenlignes Norge med Danmark, Sverige og Finland for perioden 2016-2018. Det er, for flere formål, interessant å sammenligne ulykkestall fra Norge med våre naboland. Hva gjelder infrastruktur, herunder vegnettet, vær- og føreforhold, er det særlig Sverige vi bør sammenligne oss med. Av tabellen kan vi se en betydelig økning i antall dødsulykker med tungbil involvert fra 2017 til 2018 i Sverige. Dette kan dels ses i

sammenheng med den generelle økningen i antall drepte på svenske veier på nesten 30% fra 2017 til 2018.

Tabell 5 bærer preg av at tallene for 2018 ikke er fullstendige og offisielle. Det har ikke lyktes å skaffe tallmateriale på dødsulykker med tungbil der tungbilen var utløsende enhet for andre land enn Norge.

Tabell 5: Norge, Danmark, Sverige og Finland

Land	**Drepte** (totalt)			**Dødsulykker med tungbil involvert**		
År	**2016**	**2017**	**2018**	**2016**	**2017**	**2018**
Norge	135	106	108	32	28	27
Danmark	211	175		47	38	
Sverige	270	252	324	45	34	69
Finland	258	238	225*	73	74	65*

*foreløpige tall som senere vil kunne endres.

Avslutning / konklusjon

Som vi ser viser politirapporterte trafikkulykker med personskade samt tall fra UAG et annet ulykkesbilde på norske veier enn det som har dominert i media, herunder med bakgrunn i tall fra forsikringsbransjen over alle forsikringsrapporterte hendelser med tunge kjøretøy. Formålet med denne analysen er å gi et noe mer nyansert bilde av ulykkessituasjonen. Vi har sett en nedgang i antall trafikkulykker med tunge kjøretøy involvert de siste årene, selv om dødsulykker med tungbil involvert har ligget på et relativt stabilt nivå på i underkant av 30 årlig.