

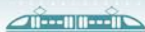
Gjennomgang av UAG-databasen

TØI rapport 1952/2023 • Forfattere: Fridulv Sagberg, Ingeborg Hesjevoll og Tor-Olav Nævestad • Oslo 2023 • 83 sider

Studien foretar en gjennomgang av databasen til vegvesenets ulykkesanalysegrupper (UAG). Databasen er en oversikt over antall dødsulykker i trafikken, kjennetegn ved disse og medvirkende faktorer. Hensikten med gjennomgangen er å finne ut hvilket potensial for videre forskning som ligger i denne datakilden, og dermed bidra til et best mulig kunnskapsgrunnlag for utforming av trafiksikkerhetstiltak og trafiksikkerhetspolitikk. Studien er inndelt i tre hoveddeler. Del 1 er en gjennomgang av UAG-databasen bl.a. med vekt på å vise utviklingen over tid for perioden 2005-2019 når det gjelder de viktigste medvirkende ulykkes- og skadefaktorer. Del 2 er en oversikt over en del trafiksikkerhetstiltak som har vært implementert i perioden, samt ulike samfunnsmessige utviklingstrekk, som kan tenkes å ha påvirket ulykkesbildet og dermed bidra til å forklare funnene i del 1. Del 3 er en oversikt over mulige temaer, problemstillinger og hypoteser for videre forskning, med bakgrunn både i gjennomgangen av UAG-databasen i del 1 og utviklingstrekkene som skisseres i del 2.

Bakgrunn

Siden 2005 har Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Et viktig formål har vært å finne faktorer knyttet til veg, trafikant og kjøretøy som kunne tenkes å ha medvirket til at ulykken skjedde (ulykkesfaktorer) eller til at den resulterte i dødsfall (skadefaktorer), som et grunnlag for å vurdere hvordan tilsvarende ulykker kan forebygges. Lokale ulykkesundersøkere samler inn informasjon og om vegforhold, kjøretøy og involverte trafikanter og gjør blant annet beregninger av hastighet, siktforhold og avstander, og i noen ulykker også rekonstruksjoner eller digitale simuleringer. En landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG) analyserer på bakgrunn av dette, samt informasjon fra politiet, omstendighetene rundt ulykken, og den vurderer hva som har vært de sannsynlige medvirkende ulykkes- og skadefaktorene.. Statens vegvesen utarbeider årsrapporter med oversikt over de viktigste ulykkes- og skadefaktorer ved ulykkene.



Målene med studien

Hovedformålet for denne studien er å foreta en gjennomgang av databasen til vegvesenets ulykkesanalysegrupper (UAG), som grunnlag for å finne ut hvilket potensial for videre forskning som ligger i denne datakilden, og dermed bidra til et best mulig kunnskapsgrunnlag for utforming av trafikksikkerhetstiltak og trafikksikkerhetspolitikk. Studien identifiserer temaer, problemstillinger og hypoteser for videre forskning, samt aktuelle framgangsmåter og datakilder for slik forskning. Studien har tre delmål, som svarer til tre hoveddeler i den foreliggende rapporten:

- 1) Gjennomgang av UAG-databasen bl.a. med vekt på å vise utviklingen over tid for perioden 2005-2019 når det gjelder de viktigste medvirkende ulykkes- og skadefaktorer.
- 2) Kartlegge viktige trafikksikkerhetstiltak som har vært implementert i perioden, samt ulike samfunnsmessige utviklingstrekk, som kan ha påvirket ulykkesbildet
- 3) Kartlegge mulige temaer, problemstillinger og hypoteser for videre forskning.

Del 1: Gjennomgang av UAG-databasen

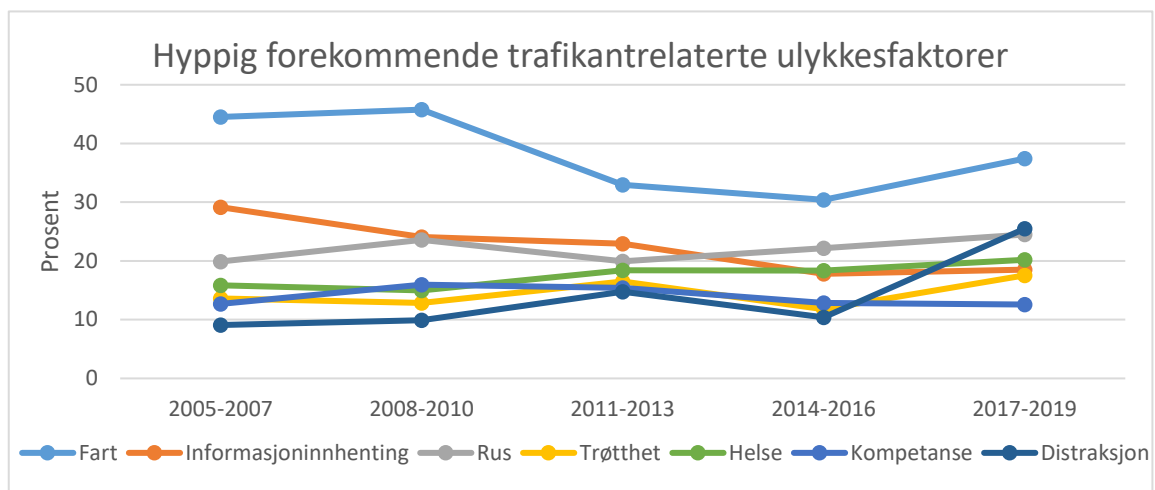
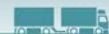
Antall dødsulykker som er grunnlaget beregningene i rapporten, er vist i tabell S.1. Tabellen viser også antall drepte personer, antall innblandede trafikkenheter og innblandede personer.

Tabell S.1. Dødsulykker, drepte personer, innblandede trafikkenheter og innblandede personer 2005-2019, etter treårsperioder. Antall i UAG-databasen.

	Periode					Totalt
	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016	2017-2019	
Dødsulykker	635	613	467	365	302	2382
Drepte personer	697	675	500	399	322	2593
Involverte trafikkenheter	1148	1041	803	614	520	4126
Involverte personer	1689	1522	1217	817	741	5986

I det følgende gis et eksempel på hvordan medvirkende ulykkesfaktorer relatert til trafikant analyseres i rapporten. Figur S.1 viser hvordan forekomsten av trafikantrelaterte ulykkesfaktorer har endret seg over tid. Figur S.1 viser utviklingen for de hyppigste ulykkesfaktorene. Dataenheten er prosent av alle dødsulykker hvor en gitt faktor har medvirket.

Figur S.1 viser at **høy fart** er den faktoren som medvirker til den største andelen av ulykkene. Imidlertid ser det ut til at denne andelen har gått noe ned over tid. Økningen i 2017-2019 kan være et resultat av endringer i kodeverket. Den nest hyppigste faktoren i de tidligste periodene var **manglende informasjonsinnhenting**, men der har det også vært en betydelig nedgang over tid. Dernest er **ruspåvirkning** den hyppigste ulykkesfaktoren; og der har det vært en svakt økende trend over tid siden 2011. For **helseforhold**, dvs. sykdommer og andre helserelaterte svekkelser, har det vært en økning på 4-5 prosentpoeng i andelen ulykker de har medvirket til.



Figur S.1: Trafikantrelaterte faktorer vurdert som mulige, sannsynlige eller sikre medvirkende faktorer i dødsulykker, etter treårsperioder 2005-2019. Prosent av alle ulykker.

Del 2: Tiltak og trender som kan påvirke ulykkesbildet

I rapportens del 2 drøfter vi en del endringer som har skjedd i løpet av 15-årsperioden vi har analysert ulykkesutviklingen for, både når det gjelder trafikkområdet spesielt og når det gjelder andre samfunnsområder. Dette gjelder tiltak og utviklingstrekk som kan tenkes å ha påvirket trafikksikkerheten, og som dermed kan bidra til å forklare noen av resultatene fra gjennomgangen av UAG-basen.

Det første temaet er trafikksikkerhetspolitikk. Her diskuterer vi Nullvisjonen, systemgrenser, moral, etikk og paternalisme og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Det andre temaet er vegrelaterte faktorer og forhold knyttet til administrasjon av vegnettet. Her diskuterer vi betydningen av Regionreformen og andre forhold knyttet til vegtiltak og administrasjon. Det tredje temaet er kontroll, sanksjoner, regelverk og andre trafikksikkerhetstiltak. Her diskuterer vi betydningen av kontrollinnsats, endringer i regler med implikasjoner for trafikksikkerhet, føreropplæring, og andre trafikksikkerhetstiltak.

Det fjerde temaet er samfunnsmessige utviklingstrekk. Her diskuterer vi betydningen av eldre befolkning, nye trender blant ungdom, utvikling i kjøretøyparken, bildeling, økt omfang av hjemlevering, klimaendringer, økt mikromobilitet.

Som et eksempel på tematikken som diskuteres i rapportens del 2 kan vi nevne det med at den norske befolkningen blir stadig eldre. Dette kan vi knytte til den økende betydningen av helseforhold som medvirkende faktor i Figur S.1 over. Rundt 2030 vil det for første gang være flere eldre (65+ år) enn barn og unge (0-19 år) i Norge. Økningen blir spesielt sterk blant de som er 80 år eller mer. Det at den norske befolkningen blir stadig eldre, vil sannsynligvis ha betydelig påvirkning på trafikksikkerheten i Norge. På den ene siden vil en økning i antallet eldre trafikanter føre til en nedgang i risikoatferd av den typen som vi har definert som utenfor systemgrensene over; dvs. høy fart, promillekjøring osv. Samtidig kan eldre kanskje ha en overhyppighet av andre risikofaktorer, for eksempel knyttet til sykdom. I tillegg kan det tenkes at eldre har høyere risiko for noen typer ulykker. Eldre fotgjengere har for eksempel høyere risiko for fallulykker enn yngre. Økningen av eldre trafikanter kan følgelig endre ulykkesbildet, og det er viktig å få kunnskap om slike tendenser og årsaker, slik at det kan settes inn tiltak.



Del 3: Temaer, problemstillinger og hypoteser for videre forskning

I rapportens tredje del oppsummerer vi våre forslag til temaer og drøfter hvordan temaene eventuelt kan undersøkes videre, dvs. hvilke datakilder og framgangsmåter som kan være aktuelle. Eksempler på aktuelle framgangsmåter er: 1) mer detaljerte analyser av UAG-databasen, 2) kombinasjon av analyser av databasen med gjennomgang av rapporter fra enkeltulykker, 3) analyser av andre ulykkesdatabaser (STRAKS/SSB, TRAST), 4) analyser av andre registerdata (førerkort, motorvogn, helse, mm.).

Forslagene til forskningstemaer er hovedsakelig basert på analyser som viser at en ulykkes- eller skadefaktor forekommer hyppig eller viser en tydelig trend over tid, og at vi derfor mener det er interessant å undersøke mulige forklaringer nærmere. I tillegg er forslag til temaer som er basert på samfunnstrender som ble gjennomgått i rapportens del to og hvor det er grunn til å tro at UAG-materialet kan være et relevant datagrunnlag.

Vi diskuterer for det første **overordnede forskningstemaer**, for eksempel MTO-perspektiv på forståelse av ulykker, vurdering av nullvisjonen og endelig betydningen av endret trafikkmønstre. Vi diskuterer deretter en rekke **trafikanterelaterte forskningstemaer**, for eksempel: fart, analyse av risikoatferd som ulykkesfaktor, manglende erfaring og bevisst sjansetaking hos unge, sykdom som ulykkesfaktor, manglende erfaring med kjøretøy og sammenheng med endret bilbruk, ulykker utenfor nullvisjonens systemgrenser – egen vs. Fremmedrisiko, uoppmerksomhet hos eldre trafikanter, og økt sykkeltrafikk og mikromobilitet. Vi diskuterer også flere **kjøretøyrettede forskningstemaer**, for eksempel bilalder, siktforhold og blindsoner, nye systemer for førerstøtte og aktiv sikkerhet. Endelig diskuterer vi også **vegrelaterte forskningstemaer**, for eksempel horisontal linjeføring, tverrfall og veggrep, sideterreng og rekkverk.

Som et eksempel på et trafikantertett forskningstema, kan det nevnes at analysene våre i rapportens del 1 viser at det har vært en markert økning i andelen ulykker hvor «risikoatferd» er kodet som medvirkende faktor. Vi foreslår å undersøke følgende problemstillinger: Hva slags former for risikoatferd er det snakk om? (Det forutsettes her at det er snakk om annen risikoatferd enn høy fart og rus, som vil være fanget opp av andre koder.) Blant hvilke trafikantergrupper og i hvilke ulykkestyper er slik atferd hyppigst? En interessant hypotese kan være at annen risikoatferd enn rus og høy fart forekommer hyppigst blant unge trafikanter. Dette kan primært undersøkes ved gjennomgang av ulykkesrapporter. Dette er eksempler på noen av problemstillingene og hypotesene for videre forskning som vi foreslår i rapporten.