

Dybdeanalyser av døds- ulykker i vegtrafikken 2024

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1077



 drepte
og hardt
skadde

Tittel

Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2024

Undertittel

Forfatter

Svein Ringen jr

Avdeling

Trafikksikkerhet

Seksjon

Ulykkesanalyse

Prosjektnummer

Rapportnummer

1077

Prosjektleder

Stine Marie Haaland Byfuglien

Godkjent av

Ingrid Dahl Hovland

Emneord

Ulykkesanalysegruppen, Dybdeanalyser, Dødsulykker, Trafikksikkerhet

Sammendrag

1. januar 2005 startet Statens vegvesen med dybdeanalyser av alle dødsulykker i vegtrafikken i Norge. Denne rapporten oppsummerer resultatene på landsbasis for 2024, og viser utviklingstrekk når det gjelder årsaksfaktorer bak ulykkene og skadeomfang for perioden 2015-2024.

Title

In-Depth Analysis of Fatal Road Accidents in the year 2024

Subtitle

Author

Svein Ringen jr

Department

Traffic Safety

Section

Project number

Report number

1077

Project manager

Stine Marie Haaland Byfuglien

Approved by

Ingrid Dahl Hovland

Key words

Accident Analysis Group, In-Depth Analysis, Fatal Accidents,, Road Safety

Summary

The Accident Analysis Group started their work with in-Depth analyses of fatal road traffic accidents in Norway the 1th of January 2005. This report summarizes the results of the year 2024 and shows the developments regarding causal factors in the period 2015-2024



Forord

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Formålet med analysene er økt kunnskap om årsaksforhold og skademekanismer som kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker og alvorlige konsekvenser.

Ulykkesanalysegruppens arbeid er basert på Statens vegvesens egne undersøkelser om veg- og kjøretøyforhold samt informasjon fra politiet. Ulykkesanalysegruppen analyserer ulykkene med den hensikt å indentifisere hva som har vært de sannsynlige medvirkende ulykkes- og skadefaktorene samt å bidra med læringspunkt.

I tillegg til å belyse den enkelte ulykke, samles informasjon om ulykkene og de medvirkende faktorene i en database. Databasen er et viktig kunnskapsgrunnlag og brukes til forskning og tema- og trendanalyser.

Det er data fra denne databasen som er benyttet for å lage denne årsrapporten. Rapporten gjennomgår resultatene fra analysearbeidet i 2024, og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet.

Ulykkesanalysegruppen ble i 2024 en egen seksjon med navn Ulykkesanalyse under Trafikksikkerhetsavdelingen på divisjon Transport og Samfunn i Statens vegvesen. Seksjonsleder på seksjon Ulykkesanalyse er Stine Mari Haaland Byfuglien. Forfatter av denne rapporten er sjefingeniør Svein Ringen jr.

Oslo, september 2025



Ingrid Dahl Hovland
vegdirektør

Innhold

Forord	1
Sammendrag	4
Ulykkesbildet 2024	4
Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde	5
Faktorer som har medvirket til skadeomfanget	6
1. Innledning	8
1.1. Bakgrunn og problemstilling	8
1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet	9
1.3. Oppbygging av rapporten	10
2. Hovedtrekk i ulykkesbildet	10
2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper	10
2.2. Innblandede trafikantgrupper	15
2.2.1. Ulykker med motorsykkel og moped innblandet	17
2.2.2. Ulykker med fotgjengere	17
2.2.3. Ulykker med syklister og små elektriske kjøretøy	17
2.2.4. Ulykker med tunge kjøretøy	17
2.2.5. Ulykker med sporvogn/tog	18
2.2.5. Ulykker med unge trafikanter	18
2.2.6. Ulykker med eldre trafikanter	18
3. Medvirkende faktorer til ulykkene	18
3.1. Faktorer knyttet til trafikantene	20
3.1.1. Fart	20
3.1.2. Manglende førerdyktighet	20
3.1.3. Ruspåvirkning	22
3.1.4. Tretthet	22
3.1.5. Sykdom	23
3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene	24
3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy	25
3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	26
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold	27
4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget	28
4.1. Faktorer knyttet til trafikanter	28
4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr	28
4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang	30
4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne	30

4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy.....	30
4.2.1. Stor forskjell i energimengde.....	30
4.2.2. Passiv sikkerhet.....	31
4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø.....	33
4.4. Kombinerte medvirkende faktorer (rus, høy fart og manglende sikkerhetsutstyr)	34
Vedlegg – Tabeller og uttrekk	36

Sammendrag

Trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen bygger på nullvisjonen – en visjon om et vegtransportsystem uten drepte og hardt skadde. Dette forutsetter et spesielt fokus på de alvorligste trafikksulykkene, og Statens vegvesen har derfor siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg i Norge. Formålet med analysene er blant annet å avdekke risikofaktorer, finne medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og forklare hvorfor skadeomfanget ble så omfattende.

Ved hjelp av dybdeanalysene får man tilgang til mer detaljert informasjon enn det som er mulig gjennom ulykkesregisteret TRULS (politirapporterte personskadeulykker). Dybdeanalysene bidrar til forståelse og innsikt, fremskaffer kunnskap, peker på hovedproblemer og foreslår mulige læringspunkt, både lokalt og nasjonalt. På denne måten kan arbeidet bidra til å forebygge ulykker og forbedre trafikksikkerhetsarbeidet.

Denne rapporten oppsummerer primærdataene fra dybdeanalysene av dødsulykkene i 2024, og viser utviklingstrekk i ulykkesbildet de siste ti årene, 2015 - 2024.

Ulykkesbildet 2024

Dødsulykker												
Ulykkestyper	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	%
Samme kjøretning	6	4	5	5	3	2	4	2	2	2	35	4 %
Møteulykker	29	39	44	35	36	35	29	34	40	29	350	36 %
Kryssulykker	10	8	7	8	4	5	4	14	7	10	77	8 %
Fotgjengerulykker	13	17	12	13	13	13	9	13	6	6	115	12 %
Utforkjøringsulykker	39	50	29	35	35	28	23	36	32	31	338	35 %
Andre ulykker	5	10	5	4	9	6	7	6	8	4	64	7 %
I alt	102	128	102	100	100	89	76	105	95	82	979	100 %
Drepte												
Ulykkestyper	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	%
Samme kjøretning	7	4	5	5	3	2	4	5	2	2	39	4 %
Møteulykker	36	46	47	37	40	39	33	37	51	32	398	38 %
Kryssulykker	12	8	8	8	5	5	4	17	7	10	84	8 %
Fotgjengerulykker	13	17	12	14	13	13	9	13	6	6	116	11 %
Utforkjøringsulykker	42	50	29	39	37	28	23	38	36	33	355	33 %
Andre ulykker	7	10	5	5	10	6	7	6	8	4	68	6 %
I alt	117	135	106	108	108	93	80	116	110	87	1060	100 %

Tabell 1: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2015-2024 fordelt på ulykkestyper

I perioden 2015 – 2024 er totalt 1060 personer drept i vegtrafikken fordelt på 979 ulykker.

Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør 71 % av ulykkene og de omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør over 80 % av alle drepte i trafikken. I 2024 var det 82 dødsulykker på vegene i Norge med 87 drepte.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 38 % av antallet omkomne. Antall møteulykker har variert litt i perioden. I 2024 var det 29 møteulykker som sammen med 2021 er det laveste antallet de siste ti årene.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 35 % av dødsulykkene og 33 % av antallet omkomne. Det høyeste antallet var i 2016 hvor det var 50 utforkjøringsulykker.

Når det gjelder fotgjengerulykker, har det vært en nedadgående trend. I 2024 ble 6 personer drept i fotgjengerulykker noe som er det laveste antallet i perioden sammen med 2023.

I 2024 var det 10 kryssulykker. Kryssulykker utgjør 8 % av dødsulykkene for hele perioden.

Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde

Tabell 2 gir en sammenlignende oversikt over sannsynlige medvirkende faktorer i dødsulykkene i perioden 2015 – 2024. Medvirkende faktorer er gruppert i faktorer knyttet til trafikant, faktorer knyttet til kjøretøy, faktorer knyttet til veg og vegmiljø og faktorer knyttet til vær- og føreforhold. Hver enkeltulykke har som regel flere medvirkende faktorer. I rapporten omtales de medvirkende faktorene både i prosent og i absolutte tall. Dette er viktig for å vise utviklingen når antall dødsulykker varierer. Antall ulykker under hver medvirkende faktor er statistisk relativt få. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gj.snitt
Faktorer knyttet til trafikant:											
Manglende førerdyktighet	48 %	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	42 %	36 %	44 %	46 %
Høy fart etter forholdene / over fartsgrensen	34 %	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	29 %	25 %	35 %	34 %
Ruspåvirkning	22 %	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	20 %	20 %	29 %	23 %
Tretthet/sovning	10 %	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	13 %	16 %	6 %	13 %
Sykdom	12 %	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	9 %	2 %	7 %	10 %
Ulykker med mistanke om selvmord	2 %	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	8 %	4 %	7 %	7 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	35 %	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	21 %	26 %	29 %	30 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	32 %	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	15 %	17 %	26 %	25 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	25 %	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	17 %	14 %	13 %	18 %

Tabell 2: Andel av dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til trafikant, vegforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulik grad kan ha medvirket til ulykken

Manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 44 % av dødsulykkene i 2024. For perioden 2015 – 2024 vurderes manglende førerdyktighet til å ha vært en medvirkende faktor i gjennomsnittlig 46 % av dødsulykkene. For 2024 var det manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som dominerte.

Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 35 % av dødsulykkene i 2024. Andelen ulykker med høy fart har vært relativt stabil de siste 10 årene selv om den gikk noe opp i 2024. For perioden 2015 - 2024 har høy fart vært en medvirkende faktor i 34 % av dødsulykkene.

Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene i 2024. Dette omfatter både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av narkotika eller medikamenter. For perioden 2015 - 2024 har ruspåvirkning gjennomsnittlig vært en sannsynlig medvirkende faktor i 23 % av dødsulykkene. Andelen av dødsulykker med ruspåvirkning som en medvirkende faktor gikk opp i 2024 sammenlignet med de siste årene.

Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet vurderes å ha vært medvirkende faktorer i 29 % av dødsulykkene i 2024. Gjennomsnitt for perioden 2015 - 2024 er 30 %. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer og skilting.

I 26 % av dødsulykkene i 2024 har feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis medvirket til ulykkene. Gjennomsnitt for perioden 2015 – 2024 er 25 %. Andelen av dødsulykkene hvor feil og mangler ved kjøretøyene har medvirket har svingt en god del fra år til år. Den faktoren som klart oftest går igjen i perioden er feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning samt dårlig sikt (blindsoner). Teknisk svikt ved kjøretøy er i mindre grad en direkte ulykkesårsak.

Ytre forhold som for eksempel vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is, vind, glatt føre, og distraksjoner langs vegen antas å ha vært medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene i 2024.

Faktorer som har medvirket til skadeomfanget

Medvirkende faktorer til skadeomfanget, det vil si at ulykkene fikk dødelig utgang, er dels knyttet til trafikanten, dels vegen og vegmiljøet og dels involverte kjøretøy. Tabell 3 gir en sammenlignende oversikt over medvirkende faktorer i perioden 2015 – 2024.

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr:

38 % av omkomne personer i bil i 2024 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil. Dette er over gjennomsnittet for perioden 2015 – 2024 og en kraftig økning fra 2023. Grunnen til at andelen er så stor i 2024 er det var langt færre som omkom i bil i 2024 enn i 2023 totalt sett.

En av de 20 som omkom på MC i 2024 brukte ikke hjelm. I tillegg var det en som brukte den feil. Samlet for perioden 2015 - 2024 er andelen som ikke brukte hjelm eller brukte hjelmen feil 14 %.

Ingen av de seks som omkom på sykkel i 2024 brukte hjelm. For perioden 2015-2024 var det 47 % av de omkomne syklistene som ikke brukte hjelm.

Stor forskjell i vekt og energimengde mellom personbil mot tunge kjøretøy har sannsynligvis medvirket til at 15 % av ulykkene i 2024 fikk dødelig utgang. Samlet for perioden 2015-2024 er andelen 20 % av dødsulykkene.

Vegforhold har medvirket til skadeomfanget i 30 % av dødsulykker i 2024. Dette er som regel knyttet til sideterreng.

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gj.-snitt
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte, eller brukt feil (andel av alle omkomne i bil)	37	25	25	33	37	40	35	28	18	38	31 %
Den omkomne på motorsykkkel brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på MC)	15	27	10	25	13	0	7	10	20	10	14 %
Den omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på moped) ¹⁾	50	0	0	0	0	100	100	0	0	0	33 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm (andel av alle omkomne syklistene) ¹⁾	40	42	50	29	50	33	67	17	50	100	47 %
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy (prosentvis andel av alle dødsulykker)											
- Kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/ vogntog	12	18	22	18	21	16	24	15	25	15	20 %
- Kollisjon mellom MC og lastebil/buss/vogntog/personbil/varebil	6	3	5	5	5	8	8	6	4	11	6 %
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy ²⁾	24	23	23	19	8	12	16	10	15	17	17 %
- Dårlig karosserisikkerhet	9	13	9	11	8	7	5	3	5	6	8 %
- Ulykker der En eller flere faktorer knyttet til passiv sikkerhet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	26	34	28	29	18	19	21	14	18	23	24 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder (andel av dødsulykkene)											
Ett eller flere forhold ved vegen og vegmiljøet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	21	27	24	28	30	25	33	30	35	30	28 %

Tabell 3: Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykkene i perioden 2015 - 2024 (prosentandel av antall omkomne eller dødsulykker) Alle tall er i prosent

1) På grunn av et lite antall ulykker er det stor prosentvis variasjon fra år til år

2) «Kritisk treffpunkt» på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Hvis to kjøretøy treffer hverandre utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskader blir tilsvarende større

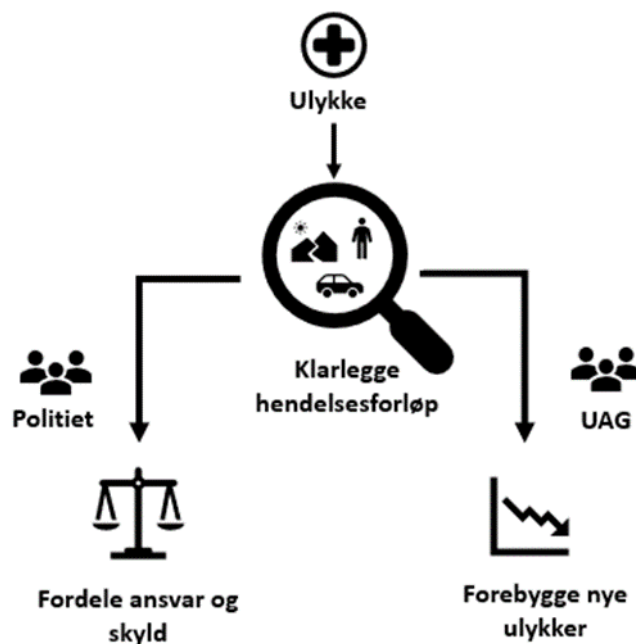
1. Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som etappemål at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Norge er det landet i verden med lavest antall drepte på vegnettet sett opp mot folketallet. Dette skyldes hovedsakelig at vi i Norge har et langsiktig, kunnskapsbasert og tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid. Analyse av dødsulykker og kunnskapsgrunnlaget dette gir er et viktig bidrag i det totale trafikksikkerhetsarbeidet.

Stortinget vedtok i 1997 at det skulle opprettes regionale ulykkesanalysegrupper for analyse av vegtrafikkulykker, og i 2002 vedtok Vegdirektoratet at ordningen med ulykkesanalysegrupper (UAG) skulle gjøres permanent. I 2019 ble arbeidet omorganisert fra regionale grupper til en landsdekkende analysegruppe. I 2020 ble UAG sitt oppdrag hjemlet i vegtrafikkloven §51 a.

Statens vegvesen analyserer alle dødsulykker og formålet er økt kunnskap om hvordan og hvorfor ulykker skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker. Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid skiller seg fra politiets etterforskning. Politiet etterforsker med formål å finne ut om noen har handlet i strid med lov eller forskrift, eller for øvrig kan klandres for ulykken. Statens vegvesen analyserer for å få en bedre forståelse av relevante skademekanismer og årsaksforhold, og har ikke som mål å avdekke juridisk straffeansvar knyttet til disse forholdene. Ulykker som karakteriseres som selvvalgte av politiet eller hvor dødsårsaken er sykdom er ikke definert som trafikkulykker. Det samme gjelder ulykker som skjer på veger/steder som ikke er åpen for alminnelig ferdsel.



Figur 1: Politiets og Ulykkesanalysegruppens arbeid

1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet

Arbeidet er organisert med en landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG), fagressurser for innhenting av informasjon i hvert ulykkesområde (Nord, Sør, Øst, Vest og Midt) og lokale beredskapsgrupper med ulykkesundersøkere.

Varsling og undersøkelser på ulykkesstedet

Det er nødetatene som har ansvaret for varsling og redning ved ulykker på veg. Statens vegvesen har ulykkesundersøkere som står i beredskap og som på varsel fra vegtrafikktrafikksentralen (VTS) kan reise ut til ulykkesstedet og foreta undersøkelser. Formålet er å samle inn informasjon om ulike faktorer som kan være relevant for at ulykken inntraff og for skadeomfanget, for eksempel dokumentere bremsespor, plassering, vær- og føreforhold eller friksjon. Ulykkesundersøkerne undersøker dødsulykker som et ledd i UAGs oppdrag med å analysere alle dødsulykker på vei og bistår også politiet i deres arbeide etter skriftlig mandat.

Det er politiet som leder arbeidet på åstedet og ulykkesundersøker sitt arbeid skjer i samråd med politiets innsatsleder. Ulykkesundersøkerne gjør normalt sine undersøkelser før ulykkesstedet ryddes. I noen tilfeller er omstendighetene slik at undersøkelsene gjøres på et senere tidspunkt, etter at ulykkesstedet er ryddet, og i enkelte tilfeller gjennomføres det befaring lenger tid etter ulykken. Det er i de fleste tilfeller likevel mulig å samle informasjon som er viktig for analysearbeidet.

Kontroll av involverte kjøretøy

I etterkant av arbeidet på ulykkesstedet gjøres det tekniske undersøkelser av involverte kjøretøy med tanke på å avdekke eventuelle feil eller mangler som kan ha hatt betydning for ulykken.

Videre informasjonsinnhenting

Statens vegvesen innhenter informasjon om vegforhold, trafikanter og involverte kjøretøy og får tilgang til informasjon fra politiet. Basert på tilgjengelig informasjon gjøres det blant annet beregninger av hastighet, siktførhold og avstander og i noen tilfeller også rekonstruksjoner eller digitale simuleringer.

Ulykkesanalysegruppen basere sitt arbeid på tilgjengelig medisinsk informasjon. Blant annet er informasjon fra obduksjon av trafikkofer relevant for å kunne belyse ulykken og skadebildet. I mars 2020 ble det hjemlet i obduksjonsloven at alle trafikkofer skal obduseres. Nærmeste pårørende kan imidlertid gis rett til å nekte obduksjon dersom dette er begrunnet i religiøs- eller livssynsmessig overbevisning. I 2024 ble 86 av 87 trafikkdrepte obdusert.

Ulykkesanalysegruppen (UAG) - analysearbeidet og ulykkesanalyserapporter

Når tilgjengelig informasjon knyttet til vegforhold, involverte kjøretøy og trafikanter er samlet og behandlet, blir hendelsen analysert i Ulykkesanalysegruppen (UAG). Analysegruppen skal samlet

dekke fagområdene veg, kjøretøy og trafikant. I tillegg består gruppen av fire leger som bidrar med medisinsk kompetanse. Legene, som er oppnevnt av helseforetakene, rullerer på deltakelse.

Ulykkesanalysegruppen kommer ut fra informasjonen som er tilgjengelig, frem til et antatt hendelsesforløp og trekker ut kritiske hendelser i hendelsesforløpet for videre årsaksanalyse. Analysegruppen kommer frem til et utvalg av faktorer som sammen kan regnes som sannsynlig å ha medvirket til ulykken, eller til ulykkens skadeomfang.

Ulykkesanalyserapportene er i utgangspunktet unntatt offentlighet av personvern hensyn, men etterlatte, pårørende, politiet, media og andre kan be om innsyn i rapportene. Informasjon om hvordan en kan be om innsyn finnes tilgjengelig på www.vegvesen.no. Det kan også søkes innsyn gjennom eInnsyn - Innsyn i offentlig saksbehandling. Det er utarbeidet egne retningslinjer for behandling av innsyn i UAG-rapportene.

Årsrapporter og temaanalyser

I tillegg til å belyse den enkelte ulykken, lagres informasjon om ulykken og de medvirkende faktorene i Ulykkesanalysegruppens database, UAG-basen. Databasen inneholder informasjon om dødsulykker i vegtrafikken fra 2005 fram til i dag, og brukes til forskning, tema- og trendanalyser, og som kunnskapsgrunnlag for politikk- og tiltaksutforming.

Denne årsrapporten for 2024 er den 20. fra ulykkesanalysegruppens arbeid og er basert på data fra UAG-basen. Årsrapportene, temaanalysene og rapporter fra andres forskning finnes på:

<http://www.vegvesen.no>

1.3. Oppbygging av rapporten

I kapittel 2 gjennomgås ulykkesbildet i 2024 og for siste tiårsperiode 2015 – 2024 som helhet. Kapittel 3 tar for seg medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2024 spesielt, og utviklingen over tid i perioden 2015 – 2024. I kapittel 4 gjennomgås faktorer som har medvirket til skadeomfanget i dødsulykken i 2024 og i perioden 2015 - 2024. Vedlegget består av supplerende tabeller.

2. Hovedtrekk i ulykkesbildet

2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper

Ulykkesanalysegruppen har analysert i alt 82 dødsulykker med 87 omkomne personer i 2024. Antall dødsulykker har variert noe de siste årene. Til tross for dette er antallet statistisk relativt lite. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Ulykkestyper	Antall ulykker		Antall drepte	
Samme kjøretning	2	2 %	2	2 %
Møteulykker	29	35 %	32	37 %
Kryssulykker	10	12 %	10	11 %
Fotgjengerulykker	6	7 %	6	7 %
Utforkjøringsulykker	31	38 %	33	38 %
Andre ulykker	4	5 %	4	5 %
I alt	82	100 %	87	100 %

Tabell 4: Dødsulykker og antall drepte i 2024 fordelt på ulykkestyper

Dødsulykker												
Ulykkestyper	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	%
Samme kjøretning	6	4	5	5	3	2	4	2	2	2	35	4 %
Møteulykker	29	39	44	35	36	35	29	34	40	29	350	36 %
Kryssulykker	10	8	7	8	4	5	4	14	7	10	77	8 %
Fotgjengerulykker	13	17	12	13	13	13	9	13	6	6	115	12 %
Utforkjøringsulykker	39	50	29	35	35	28	23	36	32	31	338	35 %
Andre ulykker	5	10	5	4	9	6	7	6	8	4	64	7 %
I alt	102	128	102	100	100	89	76	105	95	82	979	100 %
Drepte												
Ulykkestyper	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	%
Samme kjøretning	7	4	5	5	3	2	4	5	2	2	39	4 %
Møteulykker	36	46	47	37	40	39	33	37	51	32	398	38 %
Kryssulykker	12	8	8	8	5	5	4	17	7	10	84	8 %
Fotgjengerulykker	13	17	12	14	13	13	9	13	6	6	116	11 %
Utforkjøringsulykker	42	50	29	39	37	28	23	38	36	33	355	33 %
Andre ulykker	7	10	5	5	10	6	7	6	8	4	68	6 %
I alt	117	135	106	108	108	93	80	116	110	87	1060	100 %

Tabell 5: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2015-2024 fordelt på ulykkestyper

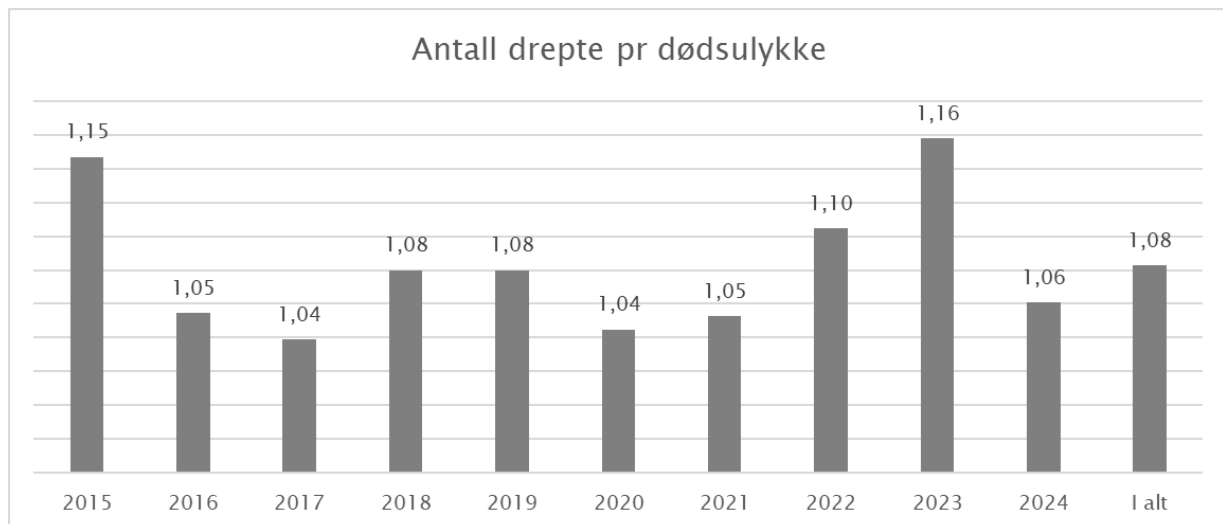
I perioden 2015 – 2024 er totalt 1060 personer drept i vegtrafikken fordelt på 979 ulykker. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør 71 % av ulykkene og antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør over 80 % av alle drepte i trafikken. I 2024 var det 82 dødsulykker på vegene i Norge med 87 drepte. Dette var en nedgang fra året før og med unntak av 2021, det laveste antall drepte i et kalenderår i Norge. Trafikkarbeidet på vegnettet har økt årlig i hele perioden med unntak av 2020 og 2021 hvor den gikk noe ned. I 2024 økte trafikken med 0,7 % i forhold til 2023.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 38 % av antallet omkomne. Det har vært en klar nedadgående trend i tallet på møteulykker frem til 2022. I 2023 økte antallet noe for så å gå ned igjen i 2024.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 35 % av dødsulykkene og 33 % av antallet omkomne. Det høyeste antallet var i 2016 (50 utforkjøringsulykker), mens det i 2021 kun var 23 utforkjøringsulykker.

Når det gjelder fotgjengerulykker, har det også der vært en nedadgående trend. I 2024 ble 6 personer drept i fotgjengerulykker noe som er det laveste antallet i perioden.

I 2024 var det 10 kryssulykker. Kryssulykker utgjør 8 % av dødsulykkene for hele perioden.



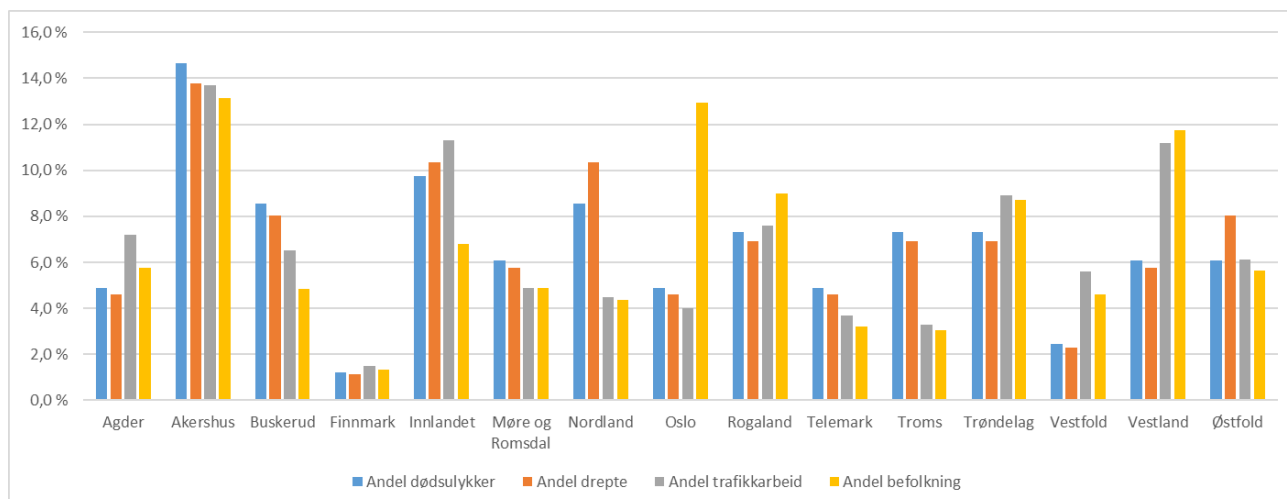
Figur 2: Antall drepte pr dødsulykke i perioden 2015 - 2024

I gjennomsnitt for perioden 2015-2024 har det vært 1,08 drepte pr dødsulykke i trafikken. Dette har variert noe over perioden. Det høyeste antallet drepte pr dødsulykke var i 2023 hvor 110 personer ble drept i totalt 95 dødsulykker (1,16 drepte pr dødsulykke). I 2024 var det 2 ulykker med tre drepte og en ulykke med to drepte. Disse 3 ulykkene med flere drepte fordelte seg på to møteulykker og en utforkjøringsulykke.

Antall dødsulykker							
	Samme kjøreretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjenger-ulykker	Utforkjørings-ulykker	Andre ulykker	I alt
Agder		1		1	2		4
Akershus		3		1	7	1	12
Buskerud		3		2	1	1	7
Finnmark					1		1
Innlandet		3	3		2		8
Møre og Romsdal		3			2		5
Nordland		4	1		2		7
Oslo		1	1	1	1		4
Rogaland			1		5		6
Telemark		1			2	1	4
Troms		2			4		6
Trøndelag		3	1		2		6
Vestfold		1	1				2
Vestland	1	1	1	1		1	5
Østfold	1	3	1				5
I alt	2	29	10	6	31	4	82
Antall drepte							
	Samme kjøreretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjenger-ulykker	Utforkjørings-ulykker	Andre ulykker	I alt
Agder		1		1	2		4
Akershus		3		1	7	1	12
Buskerud		3		2	1	1	7
Finnmark					1		1
Innlandet		4	3		2		9
Møre og Romsdal		3			2		5
Nordland		4	1		4		9
Oslo		1	1	1	1		4
Rogaland			1		5		6
Telemark		1			2	1	4
Troms		2			4		6
Trøndelag		3	1		2		6
Vestfold		1	1				2
Vestland	1	1	1	1		1	5
Østfold	1	5	1				7
I alt	2	32	10	6	33	4	87

Tabell 6: Antall dødsulykker og drepte i 2024 fordelt på ulykkestyper og fylker

Tabell 6 viser dødsulykkene fordelt på fylkesinndelingen og ulykkestyper. De fylkene med flest dødsulykker i 2024 var Akershus (12 ulykker) og Innlandet (8 ulykker). For Akershus er dette seks dødsulykker mer enn i 2023, mens for Innlandet er det en reduksjon med seks dødsulykker fra 2023.



Figur 3: Dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning fordelt på fylker 2024

Fylkene i Norge har store forskjeller i folketall og utbredelse. Det er også store forskjeller i trafikkarbeidet mellom fylkene. Figur 3 viser denne fordelingen sett opp mot antall dødsulykker og antall drepte i 2024. Fylket med flest drepte på sine veger i 2024 var Akershus. Der skjedde litt i overkant av 14 % av dødsulykkene i Norge i 2024. Fylket har ca. 14 % av Norges trafikkarbeid og befolkningen i fylket utgjør 13 % av Norges befolkning. I Oslo bor ca. 13 % av Norges befolkning, mens kun 5 % av dødsulykkene i 2024 skjedde i dette fylket.

Antall dødsulykker pr vegklasse					
	Riks-/Europaveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	I alt
Agder	1	3			4
Akershus	1	8	2	1	12
Buskerud	1	3	2	1	7
Finnmark		1			1
Innlandet	4	2		2	8
Møre og Romsdal	1	4			5
Nordland	3	3		1	7
Oslo	2		1	1	4
Rogaland	1	4		1	6
Telemark	2		2		4
Troms	3	3			6
Trøndelag	3	2	1		6
Vestfold		2			2
Vestland	2	2	1		5
Østfold	1	3	1		5
I alt	25	40	10	7	82

Tabell 7: Antall dødsulykker i 2024 fordelt på vegklasser og fylker

På landsbasis inntraff 30 % (25 ulykker) av dødsulykkene i 2024 på riks-/europaveg, mens 49 % (40 ulykker) inntraff på fylkesveg. I 2023 fordelte ulykkene seg med 38 % på riks-/europaveg og med 49 % på fylkesveg. Lengden på fylkesvegnettet i Norge er over fire ganger så langt som riksvegnettet. Trafikkarbeidet på riksvegnettet sammenlignet med fylkesvegnettet er 53 % mot 47 %.

2.2. Innblandede trafikantergrupper

I alt var 130 trafikkenheter innblandet i dødsulykker i 2024. Av disse utgjorde person- og varebiler 49 % (64 enheter) og tunge kjøretøy (buss, lastebil og vogntog) 15 % (19 enheter). Person- og varebiler var innblandet i 55 ulykker, som tilsvarer 67 % av alle dødsulykkene i 2024. Tunge kjøretøy var innblandet i 18 dødsulykker (22 %) i 2024 (en ulykke var mellom en lastebil og et modulvogntog). 42 personer omkom i personbil/varebil i 2024, noe som tilsvarer 48 % av de drepte. 20 personer ble drept på MC, og 4 på elektrisk sparkesykkel.

Trafikkenheter	Antall enheter	Antall ulykker	Antall drepte
Fotgjengere	6	6	6
Syklister	6	6	6
Små elektrisk kjøretøy	4	4	4
Motorsykkkel	20	20	20
Moped	1	1	1
Person/varebil	64	55	42
Buss	2	2	3
Lastebil/vogntog	19	18	2
Sporvogn	3	3	0
ATV	1	1	1
Traktor/motorredskap	4	4	2
I alt	130		87

Tabell 8: Involverte trafikkenheter i dødsulykker i 2024 og antall dødsulykker som ulike trafikkenheter var involvert i (flere trafikkenheter kan være innblandet i en ulykke)

Antall drepte per trafikkenhet/fylke											
	Fotgjengere	Syklister	Små elektriske kjøretøy	MC	Moped	ATV	Traktor/motorredskap	Person-/varebil	Buss	Lastebil/vogntog	I alt
Agder	1			1	1			1			4
Akershus	1	1		3				7			12
Buskerud	2			1				4			7
Finnmark								1			1
Innlandet							2	7			9
Møre og Romsdal								5			5
Nordland				3				3	3		9
Oslo	1			2				1			4
Rogaland		1	1	2				2			6
Telemark		1		1		1		1			4
Troms				2				4			6
Trøndelag			1	1				2		2	6
Vestfold				1				1			2
Vestland	1	2	1	1							5
Østfold		1	1	2				3			7
I alt	6	6	4	20	1	1	2	42	3	2	87

Tabell 9: Drepte i vegtrafikkulykker 2024 fordelt på trafikkenhet pr fylke

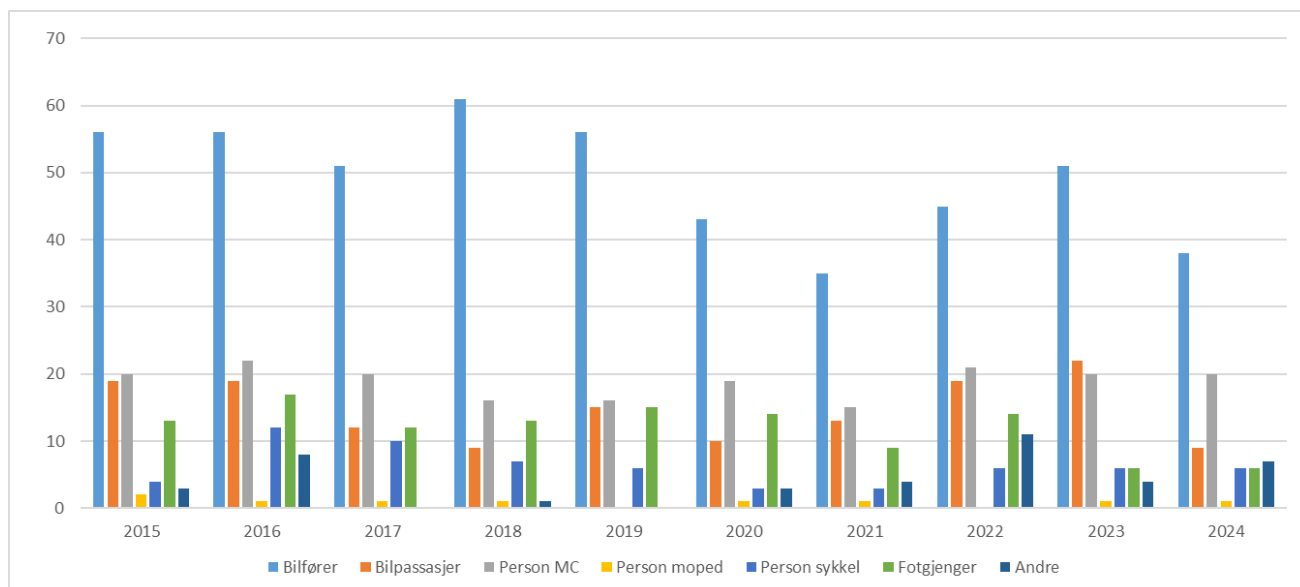
I 2024 var 76 % av de omkomne menn (66 personer) og 24 % var kvinner (21 personer).

Antallet drepte i personbil/varebil/lastebil/vogntog/buss i 2024 var 47 personer mot 73 personer i 2023. I perioden 2015 – 2024 utgjorde førere og passasjerer ca. 60 % av de omkomne.

Antall omkomne fotgjengere har gradvis gått nedover de siste ti årene. I 2024 var det 6 drepte fotgjengere. Sammen med 2023, er dette det laveste antallet de siste ti årene. Gjennomsnittet de siste 10 årene er 12 drepte fotgjengere pr år.

Antallet omkomne på motorsykkkel har vært ganske stabilt de siste 10 årene med et gjennomsnitt på 19 drepte pr år. I 2024 ble 20 personer drept på motorsykkkel.

For syklister har tendensen når det gjelder antall omkomne variert noe fra år til år. I 2016 omkom 12 personer på sykkel, mens det i 2024 var 6 personer som omkom.



Figur 4: Drepte i dødsulykker 2015-2024 fordelt på trafikanttyper

2.2.1. Ulykker med motorsykkel og moped innblandet

Motorsykler var i 2024 innblandet i 20 dødsulykker. Ulykker med involverte motorsykler fordeler seg på 10 utforkjøringsulykker, 7 møteulykker og 3 kryssulykker. 20 personer, alle menn, omkom på motorsykkel i 2024. 5 av MC ulykkene var med lett-MC. En mann omkom på moped i en utforkjøring i 2024.

2.2.2. Ulykker med fotgjengere

6 fotgjengere ble drept i trafikken i 2024, fordelt på 6 ulykker.

Gjennomsnittsalderen på fotgjengerne var ca. 65 år og alderen spredte seg fra 7 år til 91 år. Det var fire kvinner og to menn. To av ulykkene skjedde i gangfelt (samt en ulykke nær et gangfelt). Alle ulykkene skjedde i dagslys.

2.2.3. Ulykker med syklist og små elektriske kjøretøy

I 2024 var det seks syklist som ble drept. Av de seks dødsulykkene var det to kryssulykker, en utforkjøringsulykke, en ulykke i samme kjøreretning og to annen ulykke. Alle de omkomne var menn. Ingen av de drepte brukte hjelm.

Fire personer på små elektriske kjøretøy (el-sparkesykkel) ble drept i 2024. Av de fire ulykkene var det to kryssulykker, en utforkjøring og en ulykke i samme kjøreretning. Det var tre menn og en kvinne som ble drept. Ingen av de drepte brukte hjelm.

2.2.4. Ulykker med tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy (busser og lastebiler/vogntog) var innblandet i 20 dødsulykker (24 % av dødsulykkene) i 2024. Dette er en nedgang fra 36 ulykker i 2023. En av ulykkene var en møteulykke mellom lastebil

og modulvogntog. 13 av de 20 dødsulykkene var møteulykker, to var utforkjøringsulykker, en var kryssulykke og fire var fotgjengerulykker.

2.2.5. Ulykker med sporvogn/tog

Sporvogn/tog var innblandet i tre dødsulykker i 2024. To av ulykkene skjedde med tog på planovergang, en med personbil og en med traktor. En ulykke skjedde mellom bybanen i Bergen og en el-sparkesykkel.

2.2.5. Ulykker med unge trafikanter

I alt 15 personer yngre enn 25 år (17 % av alle drepte) omkom i vegtrafikken i 2024. Dette er nesten en halvering fra året før. Av disse 15 drepte var to under 14 år. Av de unge omkomne i 2024 var det to bilførere, to bilpassasjerer, åtte MC-førere, en fotgjenger, en ATV-fører og en busspassasjer. Unge under 25 år utgjør ca. 28 % av befolkningen i Norge.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antall omkomne trafikanter under 25 år	33	27	17	18	19	21	22	22	29	15
Andel av antall drepte	28 %	20 %	16 %	17 %	18 %	23 %	28 %	19 %	26 %	17 %

Tabell 10: Omkomne trafikanter under 25 år i perioden 2015 - 2024

2.2.6. Ulykker med eldre trafikanter

17 personer i alderen 70 år eller mer (20 % av alle drepte) omkom i 2024. 10 av de drepte i 2024 omkom i personbil (8 førere og 2 passasjerer). Fire av de omkomne var fotgjengere, en var syklist, en var MC-fører og en var traktorfører. Eldre over 70 år utgjør ca. 13 % av befolkningen i Norge.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antall omkomne trafikanter over 70 år	18	23	26	27	25	17	15	30	19	17
Andel av antall drepte	15 %	17 %	25 %	25 %	23 %	18 %	19 %	29 %	17 %	20 %

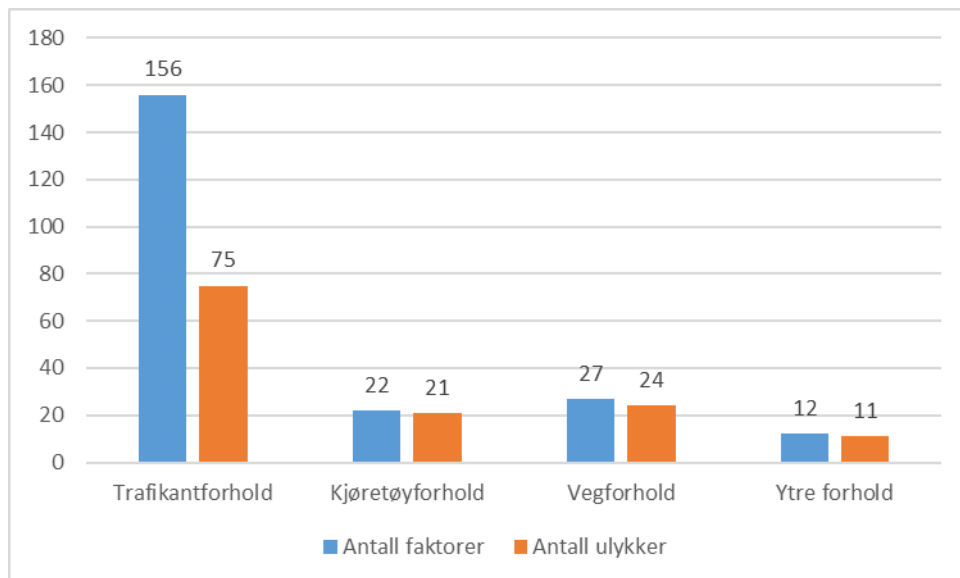
Tabell 11: Omkomne trafikanter over 70 år i perioden 2015 - 2024

3. Medvirkende faktorer til ulykkene

Det er alltid flere faktorer som medvirker til at en ulykke inntreffer. Dette kan være kombinasjoner av forhold knyttet til trafikantene og deres atferd i trafikken, forhold ved vegen og vegmiljøet, forhold knyttet til kjøretøyene, eller ytre forhold som vær- og føreforhold. I det følgende gjennomgås de viktigste faktorene som medvirket til dødsulykkene i 2024.

Figur 5 viser omfanget av de ulike typer forhold som har vært medvirkende til ulykkene i 2024.

Antall medvirkende faktorer er langt over antall trafikkenheter innblandet i dødsulykkene. Det betyr at det i mange ulykker har vært flere faktorer som i større eller mindre grad samvirket til at ulykkene skjedde.



Figur 5: Antall medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde i 2024

Figur 5 viser at trafikantforhold var medvirkende til ulykkene (i kombinasjon med de andre) i 75 dødsulykker i 2024 (91 %). I disse 75 ulykkene ble det funnet 156 medvirkende trafikantforhold. Tilsvarende var kjøretøyforhold medvirkende i 21 ulykker (26 %). Vegforhold var medvirkende i 24 ulykker (29 %), mens ytre forhold var medvirkende i 11 ulykker (13 %) i 2024.

Følgende forhold knyttet til trafikantene, veg, kjøretøy og ytre forhold inngår i analysene:

Faktorer knyttet til trafikant:	Fart, uforsvarlig atferd, synlighet og kommunikasjon, informasjonsinnhenting, trafikal kompetanse, kjøreerfaring, distraksjon i kjøretøyet, ruspåvirkning, sykdom, syn, hørsel, trøtthet, emosjonell tilstand etc.
Faktorer knyttet til kjøretøy:	Dårlige bremses, hjul, styring, blindsoner etc. og manglende sikring av last.
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø:	Sikthindring, spor, mangelfull skilting eller oppmerking, vegens linjeføring, hull eller spor i kjørebanen, uryddig vegmiljø mv.
Faktorer knyttet til ytre forhold:	Klimatiske forhold, sikt, glatt veg, distraksjoner langs vegen, dyr i vegen.

3.1. Faktorer knyttet til trafikantene

3.1.1. Fart

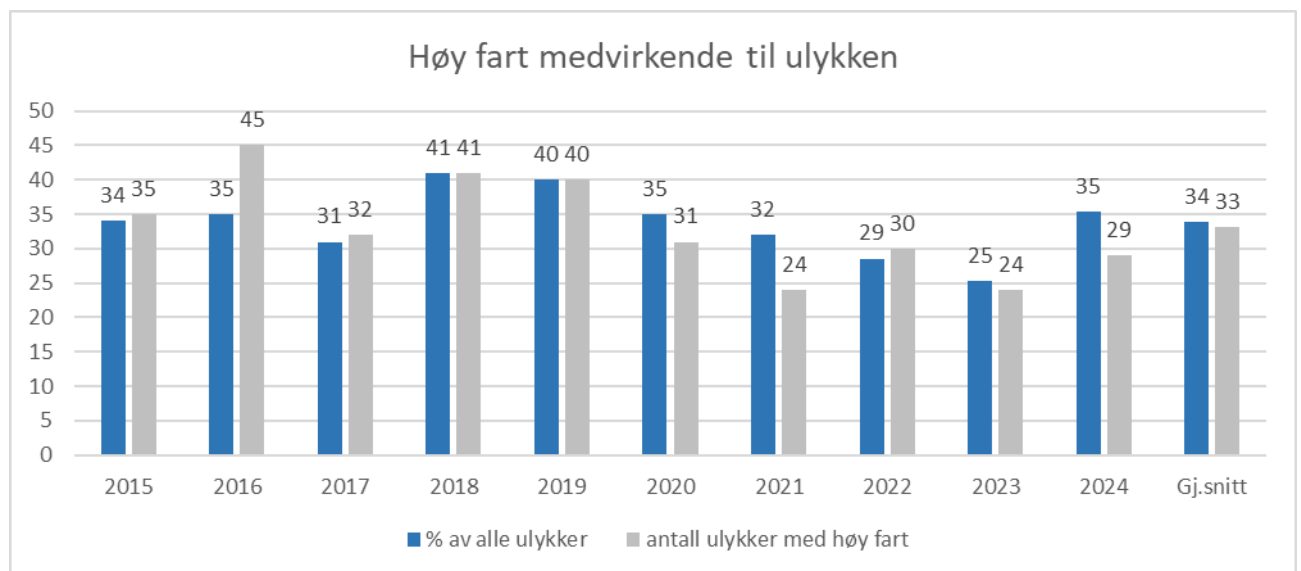
I kategorien fart inngår høy fart etter forholdene, fart over fartsgrensen og fart godt over fartsgrensen. Høy fart er ofte en medvirkende faktor til at dødsulykker skjer og er av stor betydning for hvilket skadeomfang dødsulykkene får. Vurderinger av fartsnivået i forbindelse med ulykker er basert på fartsberegninger ut fra spor på ulykkesstedet, estimeringer og eventuelle vitneutsagn understøttet av digitale data der dette har vært tilgjengelig.

Høy fart etter forholdene gjelder i de tilfeller hvor føreren ikke har tilpasset farten ut fra vegforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig. Med fart godt over fartsgrensen menes en fart som ville ført til inndragning av førerkortet. Fart over fartsgrensen blir i så måte fart over fartsgrensen, men under beslagsgrense.

Høy fart har vært medvirkende til at ulykken skjedde i 29 ulykker (35 %) i 2024. Av disse 29 ulykkene har høy fart etter forholdene vært medvirkende i 8 ulykker, fart over fartsgrensen i 12 ulykker og fart godt over fartsgrensen i 9 ulykker.

Ulykkene med høy fart (alle tre kategorier) fordeler seg på 19 utforkjøringsulykker, 9 møteulykker og en andre uhell.

I perioden 2015-2024 har det i gjennomsnitt vært 33 ulykker pr år hvor høy fart har vært medvirkende til at ulykken har skjedd. Dette utgjør 34 % av dødsulykkene i samme periode. 2016 var det året i perioden med flest antall dødsulykker med høy fart (45 ulykker).



Figur 6: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

3.1.2. Manglende førerdyktighet

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 føreren har hatt førerkort, 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 i hver dødsulykke.

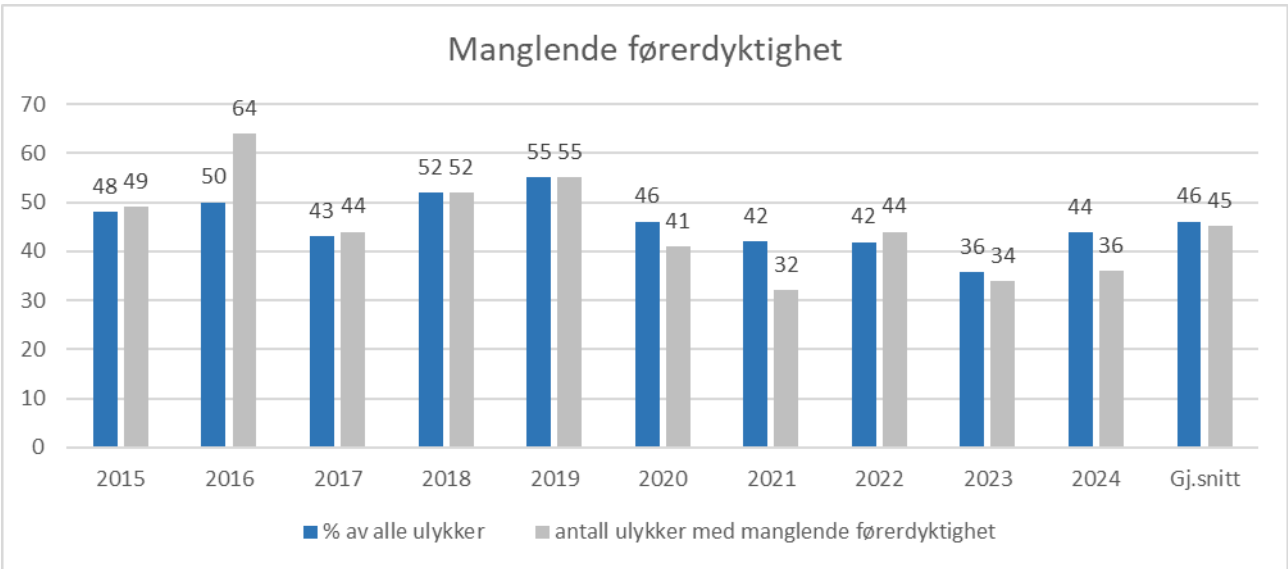
Ulykkesanalysegruppene har funnet at én eller flere faktorer knyttet til manglende førerdyktighet kan ha medvirket til 36 dødsulykker. Dette tilsvarer 44 % av dødsulykkene i 2024. Det er manglende informasjonsinnhenting, manglende trafikal kompetanse og særlig risikofyll adferd som er de største faktorene.

Antall registreringer av faktorer knyttet til manglende førerdyktighet overstiger antall ulykker hvor førerdyktighet har vært medvirkende faktorer. Dette henger sammen med at det i en del ulykker er konkludert med flere medvirkende faktorer innenfor manglende førerdyktighet.

Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet	I alt
Manglende informasjonsinnhenting	23
Manglende trafikal kompetanse	9
Manglende teknisk kjøretøybehandling	3
Særlig risikofyllt atferd	8
Sittestilling/forankring	1
Manglende kjøreeerfaring	2
Manglende erfaring med kjøretøyet	5
Samlet antall registreringer	51
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	36
Andel av dødsulykkene	44 %

Tabell 12: Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet (flere faktorer kan forekomme i en enkelt ulykke)

I perioden 2015 – 2024 har faktorer knyttet til manglende førerdyktighet medvirket til 46 % av dødsulykkene. Dette utgjør i gjennomsnitt 45 ulykker pr år i perioden. Den faktoren som oftest gikk igjen i perioden er manglende informasjonsinnhenting.



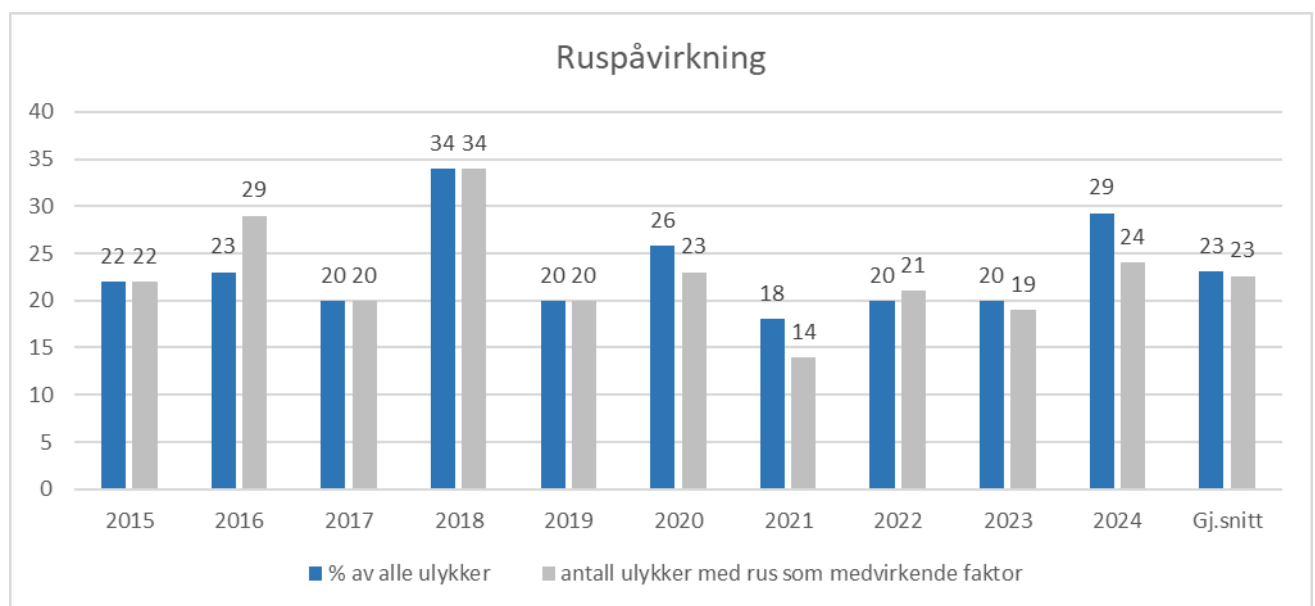
Figur 7: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

3.1.3. Ruspåvirkning

I 29 % av dødsulykkene (24 ulykker) i 2024 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor. I disse 24 ulykkene omkom 26 personer. Kategorien der rus hos den utløsende trafikantgruppen er medvirkende faktor er fordelt slik: 12 personbilførere, 1 bilpassasjer, 1 tungbilfører, 1 fører av ATV, 1 mopedfører, 4 mc-førere, 2 el-sparkesyklister og 2 syklist. Av de 24 dødsulykkene med rus har 12 vært med alkohol, 7 med blandingsrus og 5 med annen type rus.

Disse 24 rusulykkene fordeler seg på 15 utforkjøringsulykker, fire møteulykker, tre kryssulykker, en fotgjengerulykke og en ulykke i kategorien andre ulykker. 12 av dødsulykkene med rus skjedde om sommeren (juni, juli og august).

I 23 % av dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor. Andelen av dødsulykkene hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor har vært relativt stabil de siste 10 årene, hvor 2018 og 2024 skiller seg ut.



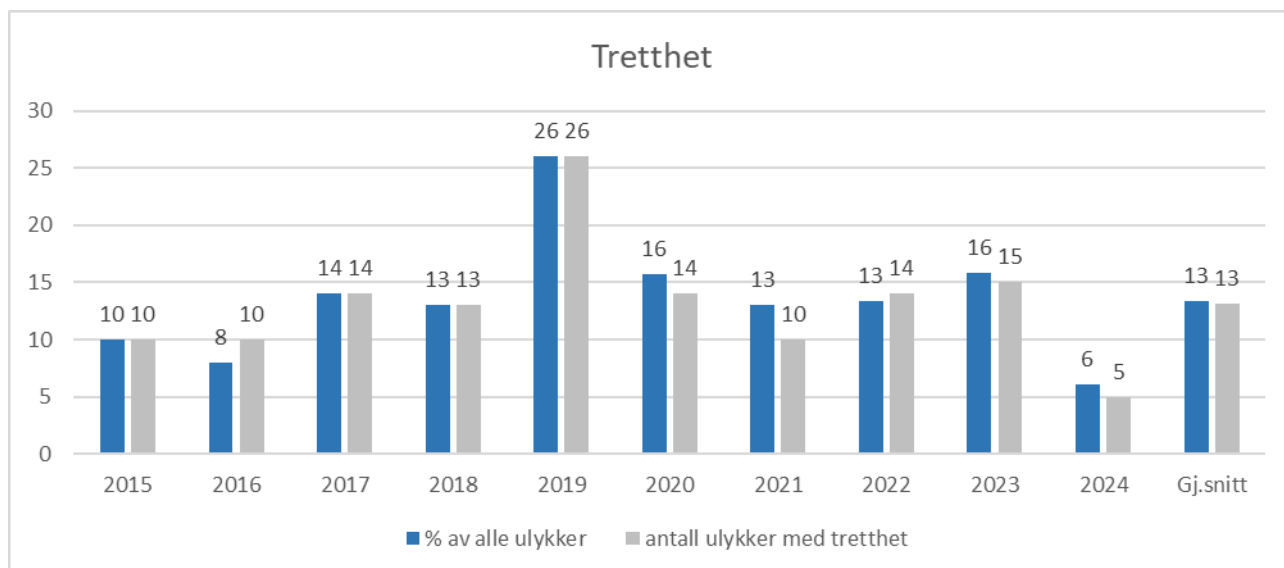
Figur 8: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

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. Koden tretthet brukes ikke dersom ruspåvirkning er til stede.

Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 6 % av dødsulykkene (5 ulykker) i 2024. Dette er det laveste antallet de siste ti årene.

I perioden 2015 – 2024, har tretthet vært en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene.

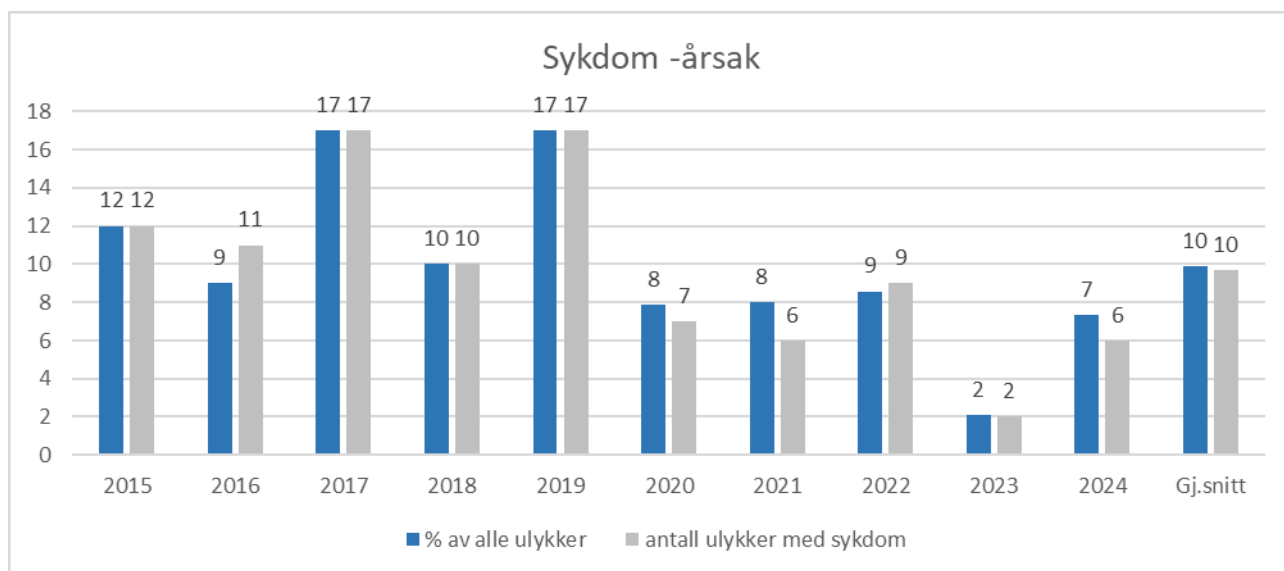


Figur 9: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

3.1.5. Sykdom

Analysene viser at sykdom har vært sannsynlig medvirkende faktor i 7 % av dødsulykkene (6 ulykker) i 2024. Ulykker hvor sykdom er dødsårsaken er ikke definert som en vegtrafikkulykke med mindre det oppstår personskader på andre involverte.

For perioden 2015 – 2024 har sykdom vært medvirkende faktor i 10 % av dødsulykkene. Antallet dødsulykker der sykdom har vært en medvirkende faktor er godt redusert de siste fem årene, sammenlignet med de første fem årene i perioden.



Figur 10: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor sykdom har vært en medvirkende faktor

3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene

Ulykker med mistanke om selvmord i trafikken

Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken skyldes selvmord, er tatt ut av ulykkesstatistikken. Datamaterialet viser at det er mistanke om at 6 dødsulykker i 2024 (7 %), som ikke er tatt ut av statistikken, kan være selvmord. Dette gjelder ulykker hvor mistanken ikke er endelig dokumentert, men hvor ulykkesanalysegruppen ser dette som mest sannsynlig.

For perioden 2015 – 2024 som helhet er det mistanke om at i gjennomsnitt 7 % av dødsulykkene (7 ulykker i snitt pr år) skyldes selvmord i trafikken.



Figur 11: Dødsulykkene i perioden 2015 - 2024 hvor det er mistanke om selvmord i trafikken

Manglende synlighet og manglende refleksbruk

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i 4 dødsulykker i 2024. Dette gjelder tre mc-førere og en syklist. Alle dødsulykkene med fotgjengere i 2024 skjedde i dagslys.

Distraksjonsfaktorer og manglende informasjonsinnhenting

Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor som er beheftet med stor usikkerhet og er på mange måter en faktor man sitter igjen med når andre faktorer er sjekket ut. Her har praksisen vært noe annerledes tidligere år. Det er vanskelig å si hvor mange bilførere som har latt seg distrahere som medvirkende for at ulykken skjer. Dette er spesielt vanskelig i singelulykker og også i ulykker kombinert med rus. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fem dødsulykker. Dette gjelder tre personbilførere, en tungbilfører og en fører av el-sparkesykkel.

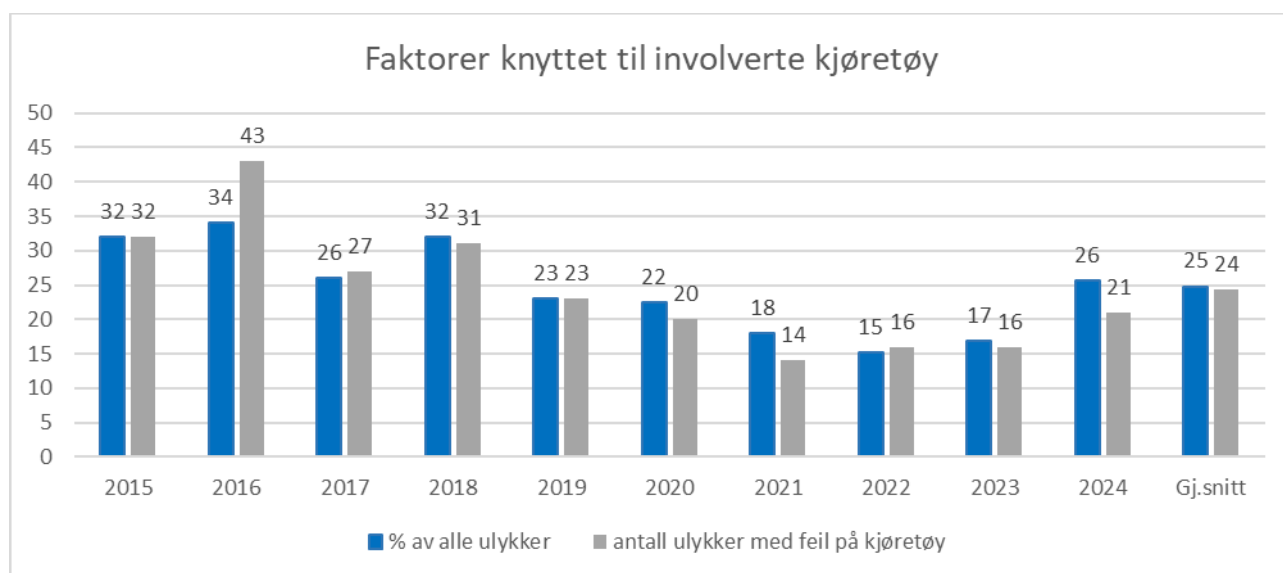
3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

Feil eller mangler ved kjøretøyene kan ha medvirket til ulykken i 21 dødsulykker i 2024 dvs. 26 % av alle dødsulykkene. En samlet oversikt over hvor ofte ulike feil og mangler er påpekt som medvirkende faktor er vist i tabellen under. Manglende sikt knyttet til kjøretøyet og feil eller faktorer ved hjul/dekk er som går oftest igjen.

Kjøretøyforhold	I alt
Bremser	2
Hjul/dekk	8
Lysutstyr	2
Styring og hjuloppheng	1
Sikt knyttet til kjøretøy/enhet	8
Teknisk kjøretøyfaktorer - annet	1
Samlet antall registreringer	22
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	21
Andel av dødsulykkene	26 %

Tabell 13: Antall enheter i 2024 hvor en eller flere kjøretøytekniske feil/mangler kan ha medvirket til ulykken (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2015 – 2024 har feil eller mangler ved kjøretøy vært medvirkende faktorer ved 25 % av dødsulykkene. Dette er i gjennomsnitt 24 ulykker per år. Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som klart oftest går igjen i hele perioden. Andelen av dødsulykkene hvor forhold ved kjøretøyene har medvirket til ulykkene har variert en del fra år til år, men har hatt en synkende trend frem til 2024 hvor det igjen har økt noe.



Figur 12: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor en eller flere faktorer knyttet til kjøretøy har vært en medvirkende faktor

3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

Forhold knyttet til veg og vegmiljø er vurdert til å ha vært medvirkende faktor i til sammen 24 dødsulykker i 2024. Dette tilsvarer 29 % av alle dødsulykkene.

Det forholdet som oftest går igjen, er dårlig horisontalkurvatur og for lite tverrfall.

Vegforhold	I alt
Horisontal linjeføring	4
Vertikal linjeføring	1
Mangelfull forsterket midtoppmerking	1
Dårlig optisk ledning	1
Tverrfall	4
Sikthindring	2
Skilting	1
Komplekst trafikkbilde	3
Ulogisk eller komplisert vegsystem	1
Trafikkregulering	1
Utforming av kryss/avkjørsler	2
Vegdekke	2
Svakheter med arbeid på eller ved veg - årsak	3
Vegoppmerking	1
Samlet antall registreringer	27
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	24
Andel av dødsulykkene	29 %

Tabell 14: Antall forhold knyttet til veg og vegmiljø i 2024, som har vært medvirkende faktor (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2015 – 2024 er forhold knyttet til veg og vegmiljø vurdert til å være medvirkende faktorer ved 30 % av dødsulykkene. De forholdene som oftest går igjen er vegens horisontale linjeføring, sikthindringer langs vegen og mangelfull skilting og oppmerking. Det er forholdsvis små variasjoner fra år til år når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor forhold ved vegen og vegmiljøet kan ha vært medvirkende faktorer.



Figur 13: Dødsulykkene i perioden 2015-2024 hvor en eller flere faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket

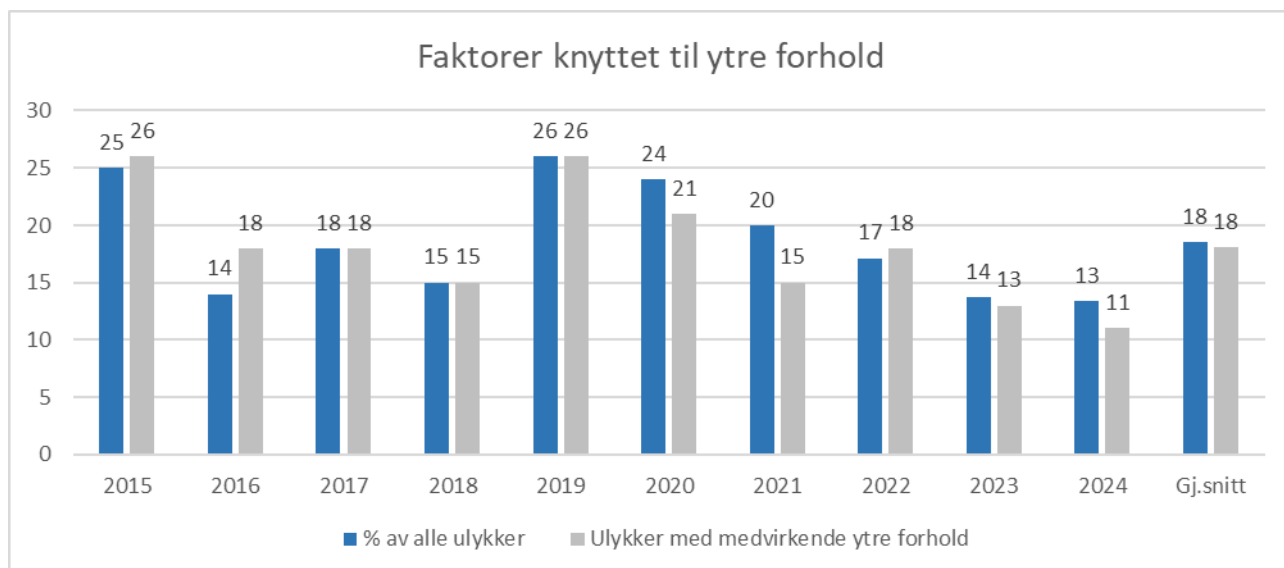
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold

Ytre forhold omfatter en rekke ulike faktorer knyttet til vær- og føreforhold. Slike forhold har i 2024 vært medvirkende faktorer i 11 dødsulykker (13 %).

Ytre forhold	I alt
Føreforhold - is/snø	6
Andre vær- og føreforhold	2
Siktforhold - lys/vær	3
Variable vegforhold årsak - annet	1
Samlet antall registreringer	12
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	11
Andel av dødsulykkene	13 %

Tabell 15: Antall ytre forhold som kan ha vært medvirkende faktorer i dødsulykker i 2024 (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2015 – 2024 er faktorer knyttet til ytre forhold vurdert til å være medvirkende ved 18 % av dødsulykkene. Andelen hvor dette er medvirkende har variert en del gjennom perioden. Faktoren som oftest går igjen, er føreforhold is/snø.



Figur 14: Dødsulykkene i perioden 2025-2024 hvor faktorer knyttet til ytre forhold har medvirket

4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget

I det følgende gjennomgås forhold som kan ha bidratt til skadeomfanget i dødsulykkene i 2024. På samme måte som at en ulykke kan ha flere medvirkende årsaker, kan det også være flere forhold som har medvirket til at ulykken fikk dødelig utgang.

4.1. Faktorer knyttet til trafikant

4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr

Sikkerhetsutstyr omfatter bilbelte i bil, hjelm og verneklær for MC og moped, og hjelm for syklist og el-sparkesyklister.

Av i alt de 47 personene som omkom i bil, tungbil og buss i 2024 var det 17 som ikke brukte bilbelte og en har brukt belte feil, noe som utgjør 38 % av de omkomne i bil. Det er vanskelig å avgjøre om de omkomne ville hatt mulighet til å overleve hvis de hadde brukt bilbelte eller om det var festet riktig. Mange av ulykkene hvor fører eller passasjer ikke brukte bilbelte og omkom, har skjedd i kombinasjon med høy fart. Kollisjonskreftene har da vært så store at de kan ha overgått menneskets tåleevne. Analysene viser at 9 av de 17 som ikke brukte belte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte.

Andelen omkomne i bil som ikke har brukt bilbelte er høy hvis man sammenligner med registrert bruk av bilbelte generelt. Tilstandsundersøkelsene for 2024 viste at 96,9 % av førere og forsetepassasjerer brukte bilbelte.

Av de 20 omkomne personene på motorsykkel i 2024, var det én som ikke brukte hjelm og én som brukte hjelmen feil (for eksempel ufestet stropp). I mange dødsulykker med motorsykkel har

manglende bruk av sikkerhetsutstyr sannsynligvis i begrenset grad hatt betydning for skadeomfanget. Det dreier seg vanligvis om så store kollisjonskrefter ved sammenstøt med annet kjøretøy, rekkverk eller gjenstander i sideterrenget at bruk av sikkerhetsutstyr i liten grad hadde kunnet forhindre at ulykken ble en dødsulykke. I flerpartsulykker mellom motorsykel og bil har den store vektforskjellen mellom kjøretøyene, og dermed forskjellen i energimengde, vært avgjørende for omfanget av personskadene. Det er grunn til å tro at han som ikke brukte hjelm i den ene ulykken kunne overlevd med bruk av hjelm.

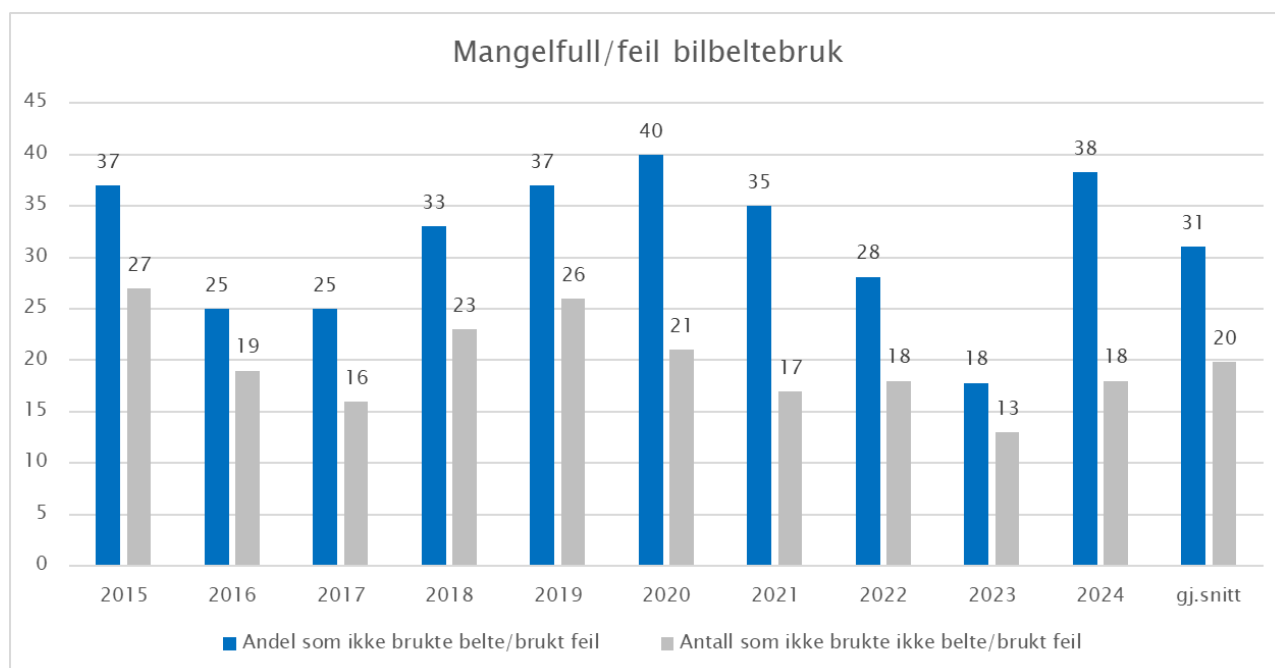
Gjennomsnittlig andel ikke brukt/feilbruk av hjelm på MC for perioden 2015-2024 er 14 %. De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert.

Når det gjelder omkomne personer på sykkel, dreier det seg hvert år om ganske små tall. Variasjonene fra år til år er dermed ganske store når det gjelder andelen som ikke har brukt hjelm. Ingen av de seks som omkom på sykkel i 2024 brukte hjelm. Det er stor sannsynlighet for at fem av disse kunne ha overlevd ved bruk av hjelm. For perioden 2015-2024 som helhet har 47 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm.

Fire personer omkom på el-sparkesykkel i 2024. Ingen av disse brukte hjelm. Det er stor sannsynlighet for at to av disse ville overlevd ved bruk av hjelm.

	Bilførere og bilpassasjerer		Personer på motorsykel		Personer på el-sparkesykkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm/feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm	Drepte	Brukte ikke hjelm/feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
Antall personer	47	18	20	2	4	4	1	0	6	6
Andel av antall drepte		38 %		10 %		100 %		0 %		100 %

Tabell 16: Omkomne personer og bruk av sikkerhetsutstyr



Figur 15: Drepte i bil som ikke brukte bilbelte eller brukte det feil i perioden 2015 - 2024

I perioden 2015 – 2024 har 31 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukt det feil. I 2024 var det 17 personer som omkom i bil som ikke brukte bilbelte, samt at en brukte det feil. Dette utgjør 38 % av omkomne i bil. Antallet som ikke brukte bilbelte, økte fra 13 i 2023 til 18 i 2024. Andelen økte betraktelig da det i 2024 var langt færre som omkom i bil total sett enn i 2023.

4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang

Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil alltid ha betydning for skadeomfanget av en ulykke. Bilens sikkerhetsnivå og hva bilen treffer vil også ha betydning. Nullvisjonen er basert på analyser som viser at en fotgjenger har stor sjanse for å overleve en påkjørsel i hastighet under 30 km/t dersom vedkommende har normalt god helse. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med en personbil med tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t. I nesten alle ulykkene ville skadeomfanget ha blitt redusert ved lavere fartsnivå, men i noen ulykker er det så store kollisjonskrefter at resultatet ville blitt en dødsulykke uansett, for eksempel ved kollisjoner mellom personbil og tunge kjøretøy.

Ulykkesanalysegruppens materiale viser for 2024 at i 48 % av alle dødsulykkene (39 ulykker) er høy fart vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget. Kap. 3.1.1 viser antallet og andelen hvor fart har medvirket til at ulykken har skjedd og må ikke forveksles med dette tallet.

4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne

Redusert helsetilstand og tåleevne hos trafikantene kan føre til at utfallet blir fatalt i ulykker hvor andre personer ville overlevd. Dette er ofte ulykker med lavere fart og energipåkjenning enn de andre dødsulykkene. Dette gjelder ofte trafikanter med en sykdom, redusert helsetilstand eller aldersrelatert svekkelse som gjør de mer sårbare.

Redusert helsetilstand og tåleevne	I alt
Sykdom - omfang	4
Aldersrelatert svekkelse	4
Redusert helsetilstand og tåleevne - annet	2
Samlet antall registreringer	10
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	10
Andel av dødsulykkene	12 %

Tabell 17: Antall ulykker i 2024 hvor redusert helsetilstand og tåleevne har medvirket til skadeomfanget

I fire av ulykkene har sykdom vært en medvirkende faktor til at trafikanten har omkommet.

4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

4.2.1. Stor forskjell i energimengde

Kjøretøyenes bevegelsesenergi er en funksjon av kjøretøyenes masse (vekt) og fart. Ved kollisjoner eller utforkjøringer omdannes bevegelsesenergien til mekanisk deformasjonsarbeid. Kjøretøy med stor masse vil følgelig representere større energi som omdannes enn en enhet med mindre masse. Den letteste enheten får i en frontkollisjon bevegelse i motsatt retning, som igjen betyr meget høy negativ retardasjon (G-belastning). Den letteste enheten påføres dermed størst skade.

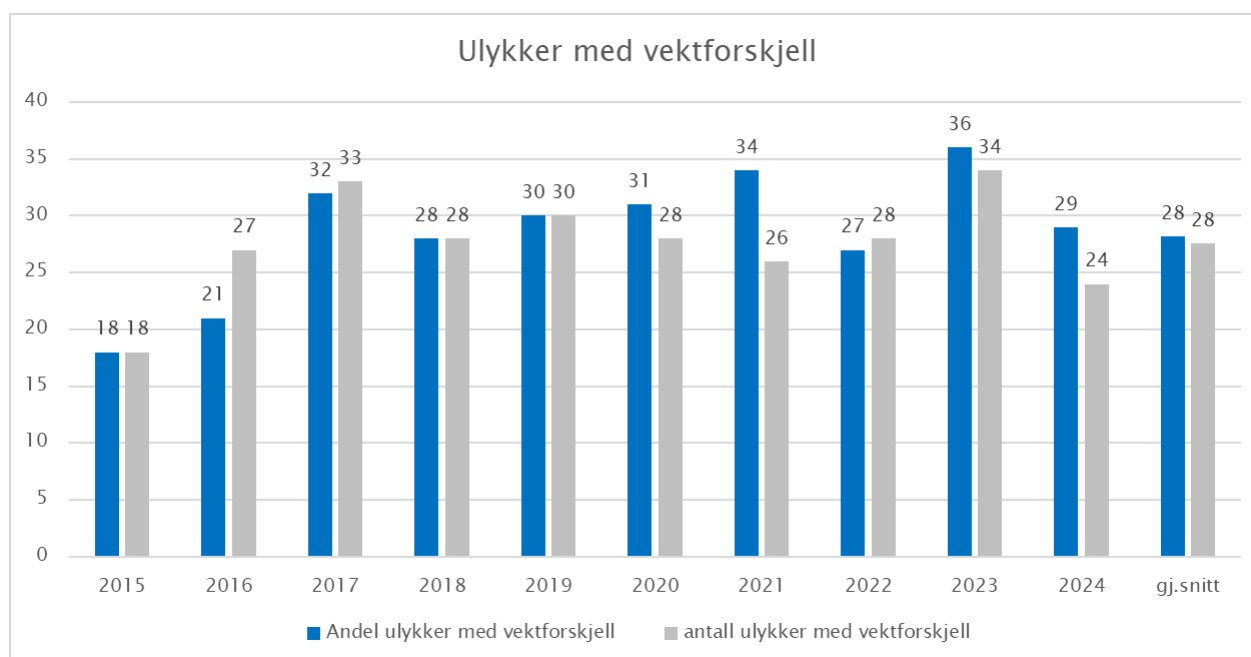
Stor vektforskjell mellom de involverte kjøretøyene antas å ha bidratt til skadeomfanget i til sammen 29 % av alle dødsulykkene (24 ulykker) i 2024. Ulykker med sykkel, el-sparkesykkel og fotgjenger mot annet kjøretøy er her ikke tatt med.

Stor vektforskjell	I alt
Personbil mot lastebil/buss/vogntog	12
MC/moped mot person-/varebil	8
MC/moped mot lastebil/buss/vogntog	1
Stor vektforskjell - annet	3
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	24
Andel av dødsulykkene	29 %

Tabell 18: Antall dødsulykker i 2024 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget

I 15 % av alle dødsulykkene i 2024 (12 ulykker) var vektforskjell mellom personbil og tunge kjøretøy (lastebil/vogntog/buss) medvirkende til skadeomfanget. Ulykker hvor tunge kjøretøy er innblandet har høy alvorlighetsgrad ettersom de representerer store energimengder i forhold til mindre og lettere kjøretøy.

I perioden 2015 – 2024 har stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy sannsynligvis bidratt til skadeomfanget i 28 % av dødsulykkene, i gjennomsnitt 28 ulykker pr år. Andelen har variert noe i løpet av perioden med den laveste andelen i 2015.



Figur 16: Dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget

4.2.2. Passiv sikkerhet

Passiv sikkerhet er den beskyttelsen som kjøretøyet gir fører og passasjerer når ulykken inntreffer. En del nye biler er også konstruert slik at myke trafikanter skal bli mindre skadet ved en påkjørsel.

Nyere biler er bygget med stivere kupé og mykere front, for derved å oppnå en deformasjonssone foran kupéen, mens eldre biler mangler tilsvarende energiabsorberende deformasjonssoner. Personene i eldre biler påføres dermed større retardasjonskrefter samtidig som kupéen blir mer inntrykt av karosseri- og styringskomponenter. Eldre modeller kan også mangle kollisjonsputer, sidekollisjonsputer, beltestrammere og ekstra avstivning i dørene.

Det kommer fortløpende ny teknologi og nye internasjonale krav til utforming som bidrar til skadebegrensning. Bilenes karosserisikkerhet er avhengig av type, merke og årsmodell.

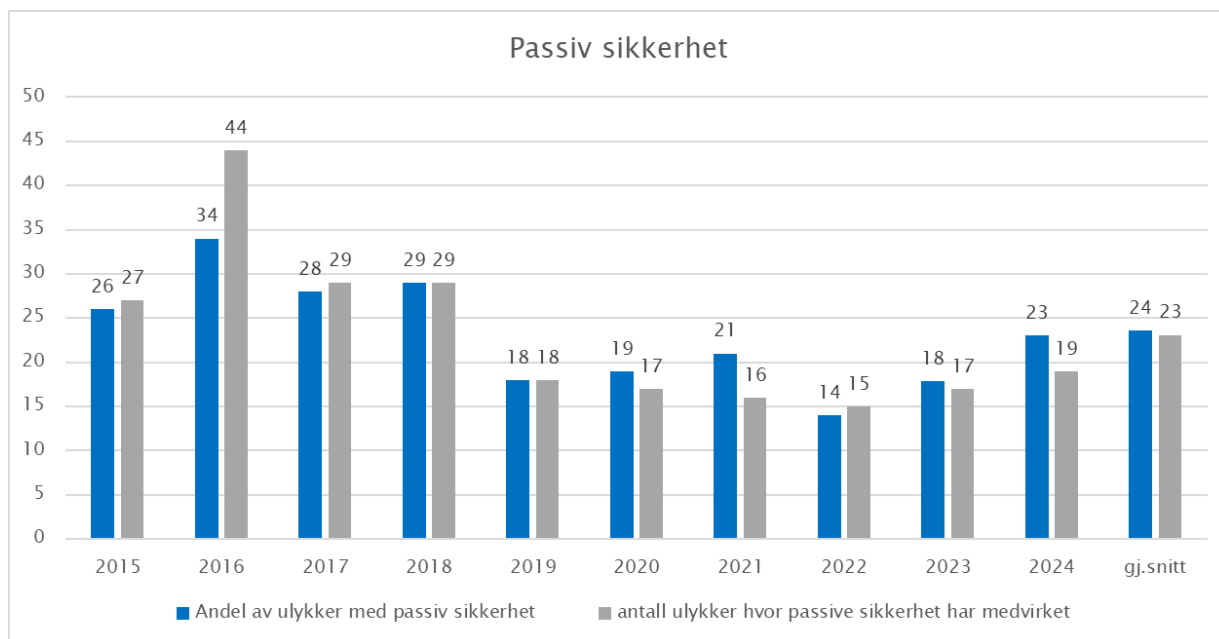
I denne sammenheng ser man også på kritisk treffpunkt. Dette gjelder kollisjoner hvor treffpunktet er utenfor deformasjonssonene til kjøretøyet, altså de svakeste punktene på kjøretøyet.

Passiv sikkerhet	I alt
Dårlig karosserisikkerhet	5
Passive sikkerhetsutstyr	2
Utvendig kjøretøyutforming	1
Kritisk treffpunkt	14
Samlet antall registreringer	22
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	19
Andel av dødsulykkene	23 %

Tabell 19: Antall faktorer i 2024 knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy som kan ha medvirket til skadeomfanget (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke)

Faktorer knyttet til passiv sikkerhet kan ha medvirket til skadeomfanget i 23 % av alle dødsulykkene (19 ulykker) i 2024. Tallene har vært relativt stabile de siste seks årene når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget.

Den klart viktigste faktoren er treffpunktet på kjøretøyet ved kollisjon eller utforkjøring. Kritisk treffpunkt på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Ved et treffpunkt utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskaader blir større. Dårlig innebygd karosserisikkerhet medfører også at skadeomfanget blir større.



Figur 17: Dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy kan ha medvirket til skadeomfanget

4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø

Det er flere typer vegforhold som kan ha medvirket til skadeomfanget. I alt kan én eller flere faktorer knyttet til vegforhold ha medvirket til skadeomfanget i 30 % av alle dødsulykkene i 2024 (25 ulykker).

Veg- og vegmiljø	I alt
Sideterrengutforming	11
Andre objekter i sideterrenget	1
Siderekkverk	6
Trær eller stubber i sideterrenget	2
Arbeid på eller ved veg - omfang	1
Midtrekkverk	6
Samlet antall registreringer	27
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	25
Andel av dødsulykkene	30 %

Tabell 20: Antall tilstander ved vegforhold som kan ha medvirket til skadeomfanget ved dødsulykker i 2024 (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke)

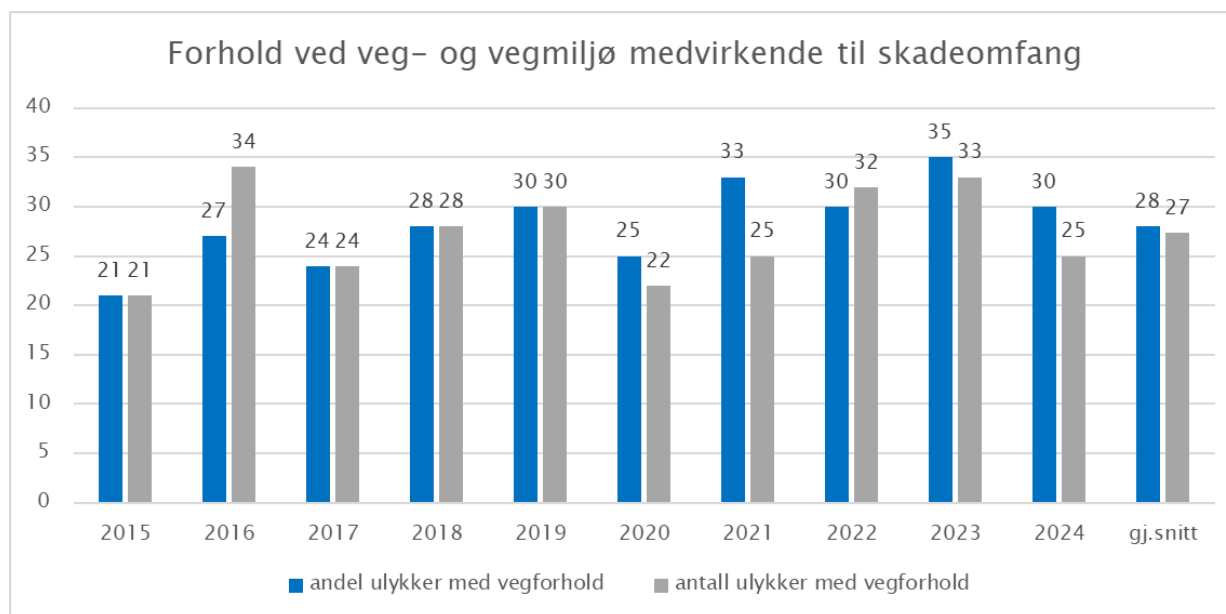
Når vi ser på faktorer knyttet til veg og vegmiljø, er utforming av vegens sideterreng den faktoren som har den største betydningen for hvilket skadeomfang ulykkene får. Farlig sideterreng kan være fjellknauser, vann, trær, jordvoller, grøfter, skråninger og avkjørsler. Påkjørsel med bråstopp eller slag mot faste elementer i sideterrenget kan føre til at en utforkjøring får dødelig utgang, avhengig av fart, hvor kjøretøyet treffer og kjøretøyet karosseristyrke.

Med faktoren siderekkverk menes ulykker hvor siderekkverket ikke har klart å forhindre utfallet av ulykken. Dette kan være at rekkverket er for svakt forankret, for kort eller for lavt ihht regelverket. Faktoren innbefatter også ulykker med MC hvor mc-fører/passasjer har omkommet ved treff av

rekker og tunge kjøretøy hvor rekkeverket ikke har holdt igjen kjøretøyet. De andre faktorene knyttet til sideterreng i tabell 20 er ulykker som har skjedd der det ikke er rekkeverk.

Midtrekkeverk er en faktor som er påpekt for møteulykker på veger med så høy trafikk at ny veg ville vært dimensjonert med midtrekkeverk (6 ulykker).

I perioden 2015 – 2024 som helhet har veg- og vegmiljø medvirket til skadeomfanget i 28 % av dødsulykkene.

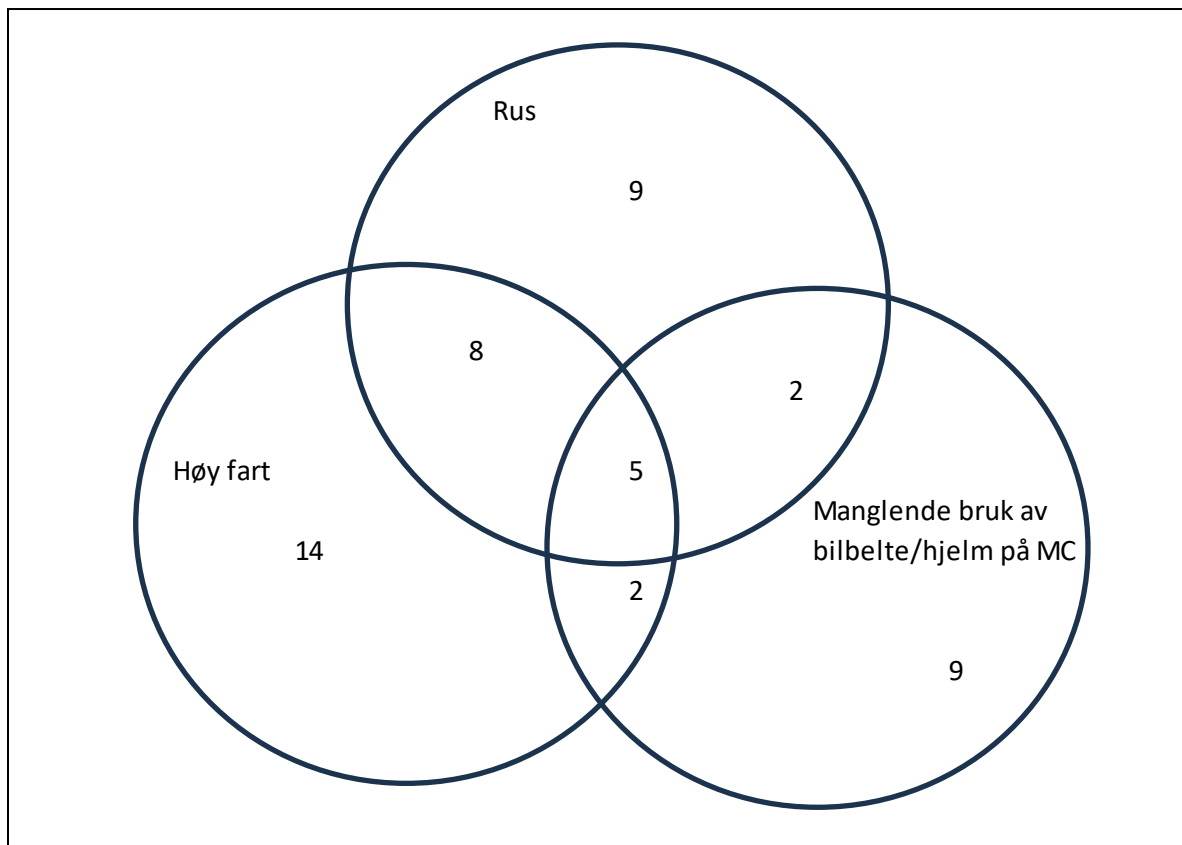


Figur 18: Dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø som kan ha bidratt til skadeomfanget

4.4. Kombinerte medvirkende faktorer (rus, høy fart og manglende sikkerhetsutstyr)

Kapittel 3 og 4 viser de medvirkende faktorene, til at ulykkene har skjedd og til skadeomfanget, hver for seg. Som påpekt er det ofte flere medvirkende faktorer i en og samme ulykke. I enkelte sammenhenger vil det derfor være aktuelt å se på samhandling mellom flere medvirkende faktorer. Dette gjerne også kombinert med enkelte fakta rundt ulykkene.

Figuren under viser sammenhengen mellom de medvirkende faktorene ruspåvirkning (kap. 3.1.3) og høy fart i ulykkene (kap. 3.1.1) i 2024. I tillegg er dette kombinert med faktaopplysningen om bruk av bilbelte i bil/buss og hjelm på MC til de omkomne i ulykkene (kap. 4.1.1).



Figur 19: Venndiagram med ruspåvirkning, høy fart og manglende bruk av sikkerhetsutstyr for dødsulykkene i 2024

Det var 24 dødsulykker i 2024 hvor ruspåvirkning var en medvirkende faktor og 29 ulykker hvor høy fart var en medvirkende faktor. 18 personer som omkom, brukte ikke sikkerhetssystem (MC-hjelm og bilbelte¹)

Figuren viser at de tre faktorene nevnt over ofte er til stede i samme ulykke. Det er fem ulykker hvor ruspåvirkning, høy fart og manglende bruk av sikkerhetssystem var medvirkende samtidig.

Ulike kombinasjoner av de tre faktorene ruspåvirkning, høy fart og manglende sikkerhetssystem har vært til stede i 49 av dødsulykkene i 2024, noe som utgjør ca. 60 % av dødsulykkene.

1) Feilbruk av bilbelte og hjelm på MC er ikke inkludert i denne oversikten

Vedlegg – Tabeller og uttrekk

Ulykkesbildet 2024

Ulykker fordelt på fylker

Fylkesvis fordeling av dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning for 2024

Fylke	Andel dødsulykker	Andel drepte	Andel trafikkarbeid	Andel befolkning
Agder	4,9 %	4,6 %	7,2 %	5,8 %
Akershus	14,6 %	13,8 %	13,7 %	13,1 %
Buskerud	8,5 %	8,0 %	6,5 %	4,9 %
Finnmark	1,2 %	1,1 %	1,5 %	1,4 %
Innlandet	9,8 %	10,3 %	11,3 %	6,8 %
Møre og Romsdal	6,1 %	5,7 %	4,9 %	4,9 %
Nordland	8,5 %	10,3 %	4,5 %	4,4 %
Oslo	4,9 %	4,6 %	4,0 %	12,9 %
Rogaland	7,3 %	6,9 %	7,6 %	9,0 %
Telemark	4,9 %	4,6 %	3,7 %	3,2 %
Troms	7,3 %	6,9 %	3,3 %	3,1 %
Trøndelag	7,3 %	6,9 %	8,9 %	8,7 %
Vestfold	2,4 %	2,3 %	5,6 %	4,6 %
Vestland	6,1 %	5,7 %	11,2 %	11,7 %
Østfold	6,1 %	8,0 %	6,1 %	5,6 %
I alt	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Trafikantgrupper

Antall drepte i perioden 2015-2024 fordelt på trafikantgrupper – absolutte tall og prosentvis fordeling

Trafikantgruppe	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Antall											2015-2024
Bilfører	56	56	51	61	56	43	35	45	51	38	492
Bilpassasjer	19	19	12	9	15	10	13	19	22	9	147
Person MC	20	22	20	16	16	19	15	21	20	20	189
Person moped	2	1	1	1	0	1	1	0	1	1	9
Person sykkel	4	12	10	7	6	3	3	6	6	6	63
Fotgjenger	13	17	12	13	15	14	9	14	6	6	119
Andre	3	8	0	1	0	3	4	11	4	7	41
I alt	117	135	106	108	108	93	80	116	110	87	1060
Trafikantgruppe											
Prosent											
Bilfører	48 %	41 %	48 %	56 %	52 %	46 %	44 %	39 %	46 %	44 %	46 %
Bilpassasjer	18 %	14 %	11 %	8 %	14 %	11 %	16 %	16 %	20 %	10 %	14 %
Person MC	13 %	16 %	19 %	15 %	15 %	20 %	19 %	18 %	18 %	23 %	18 %
Person moped	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Person sykkel	5 %	9 %	9 %	6 %	6 %	3 %	4 %	5 %	5 %	7 %	6 %
Fotgjenger	12 %	13 %	11 %	12 %	14 %	15 %	11 %	12 %	5 %	7 %	11 %
Andre	2 %	6 %	0 %	1 %	0 %	3 %	5 %	9 %	4 %	8 %	4 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Måned og ukedag

Antall dødsulykker 2024 fordelt på måned og ukedag

Måned	Ukedag							I alt
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
Januar	2	1	1					4
Februar			2	1				3
Mars	1	1		2	2	4	1	11
April	2	2	1	3				8
Mai	2		2	1		2	2	9
Juni	2		1	1	3	3	3	13
Juli	2		1	1	2	2	1	9
August	1		2		2	2	2	9
September	1		1		1	2		5
Oktober		2			2			4
November			1		3		1	5
Desember				1	1			2
I alt	13	6	12	10	16	15	10	82

Tid på døgnet

Antall dødsulykker i 2024 fordelt over døgnet

	Morgen (kl.06-09)	Formiddag (kl.09-12)	Ettermiddag (kl.12-18)	Kveld (kl.18-24)	Natt (kl.00-06)	SUM
Dødsulykker	8	11	34	17	12	82

Ulykkestype og vegklasse

Antall dødsulykker 2024 fordelt på ulykkestype og vegklasse

Ulykkestyper	Vegklasse				I alt
	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	
Samme kjøretretning	1		1		2
Møteulykker	14	15			29
Kryssulykker	2	6		2	10
Fotgjengerulykker		2	3	1	6
Utforkjøringsulykker	8	16	5	2	31
Andre ulykker		1	1	2	4
I alt	25	40	10	7	82

Stedsforhold og ulykkestype

Antall dødsulykker 2024 fordelt på stedsforhold og ulykkestype

Stedsforhold	Ulykkestype						I alt
	Samme kjøre- retning	Møte- ulykke	Kryss- ulykke	Fotgjenger- ulykke	Utforkjøring	Andre ulykker	
Rettstrekning	2	11	8	6	11	3	41
Normal kurve		13	2		14	1	30
Krapp kurve		5			6		11
I alt	2	29	10	6	31	4	82

ÅDT og ulykkestype

Dødsulykker 2024 fordelt på ÅDT og uhellskoder

ÅDT/Uhellskoder	0-9 Andre uhell	10 - 19 Samme kjøreretning	20 - 29 Møteulykke	30 - 69 Kryssulykke	70 - 89 Fotgjenger ulykke	90 - 99 Utforkjøring	Sum
0-1000			2	3		9	14
1000-2000		1	4	1	1	9	16
2000-3000	1		8	1		5	15
3000-4000			3				3
4000-5000			2			1	3
5000-6000			2	1		1	4
6000-7000			1				1
7000-8000			1		2	1	4
8000-9000				1			1
9000-10000						2	2
10000-11000			1				1
11000-12000			1				1
over 12000			4	3		2	9
ukjent	3	1			3	1	8
Sum	4	2	29	10	6	31	82

Fartsgrense og ulykkestype

Dødsulykker 2024 fordelt på fartsgrense på stedet og uhellskoder

Fartsgrense/Uhellskoder	0-9 Andre uhell	10 - 19 Samme kjøreretning	20 - 29 Møteulykke	30 - 69 Kryssulykke	70 - 89 Fotgjenger ulykke	90 - 99 Utforkjøring	Sum
30 km/t	1	1			2	2	6
40 km/t				4	2	2	8
50 km/t	2		1	4	2	6	15
60 km/t			3	1		4	8
70 km/t			6			2	8
80 km/t	1	1	19	1		14	36
90 km/t						1	1
100 km/t							0
110 km/t							0
Sum	4	2	29	10	6	31	82

Vær- og føreforhold

Antall dødsulykker 2024 fordelt på vær-, føre- og lysforhold

Værforhold	Ulykker		Lysforhold	Ulykker	
God sikt, opphold	67	82 %	Dagslys	57	70 %
God sikt, nedbør	10	12 %	Tussmørke (skumring)	2	2 %
Dårlig sikt, nedbør	2	2 %	Mørkt m/belysning	16	20 %
Dårlig sikt, annet	1	1 %	Mørkt u/belysning	7	9 %
Ikke oppgitt	2	2 %	Ukjent		
Ukjent			I alt	82	100 %
I alt	82	100 %			
Føreforhold	Ulykker				
Tørr, bar veg	56	68 %			
Våt, bar veg	16	20 %			
Snø- eller isbelagt	5	6 %			
Delvis snø- eller isbelagt	3	4 %			
Glatt ellers	1	1 %			
Ukjent	1	1 %			
I alt	82	100 %			

Medvirkende faktorer til ulykkene

Høy fart

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med høy fart	Andel av dødsulykkene
2015	102	35	34 %
2016	128	45	35 %
2017	102	32	31 %
2018	100	41	41 %
2019	100	40	40 %
2020	89	31	35 %
2021	76	24	32 %
2022	105	30	29 %
2023	95	24	25 %
2024	82	29	35 %
I alt	979	331	34 %

Manglende førerdyktighet

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med manglende førerdyktighet	Andel av dødsulykkene
2015	102	49	48 %
2016	128	64	50 %
2017	102	44	43 %
2018	100	52	52 %
2019	100	55	55 %
2020	89	41	46 %
2021	76	32	42 %
2022	105	44	42 %
2023	95	34	36 %
2024	82	36	44 %
I alt	979	451	46 %

Ruspåvirkning

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med ruspåvirkning	Andel av dødsulykkene
2015	102	22	22 %
2016	128	29	23 %
2017	102	20	20 %
2018	100	34	34 %
2019	100	20	20 %
2020	89	23	26 %
2021	76	14	18 %
2022	105	21	20 %
2023	95	19	20 %
2024	82	24	29 %
I alt	979	226	23 %

Tretthet

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med tretthet	Andel av dødsulykkene
2015	102	10	10 %
2016	128	10	8 %
2017	102	14	14 %
2018	100	13	13 %
2019	100	26	26 %
2020	89	14	16 %
2021	76	10	13 %
2022	105	14	13 %
2023	95	15	16 %
2024	82	5	6 %
I alt	979	131	13 %

Sykdom

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor sykdom har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med sykdom	Andel av dødsulykkene
2015	102	12	12 %
2016	128	11	9 %
2017	102	17	17 %
2018	100	10	10 %
2019	100	17	17 %
2020	89	7	8 %
2021	76	6	8 %
2022	105	9	9 %
2023	95	2	2 %
2024	82	6	7 %
I alt	979	97	10 %

Ulykker med mistanke om selvmord i trafikken

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor det er mistanke om selvmord i ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker med mistanke om selvmord	Andel av dødsulykkene
2015	102	2	2 %
2016	128	5	4 %
2017	102	7	7 %
2018	100	6	6 %
2019	100	8	8 %
2020	89	9	10 %
2021	76	11	15 %
2022	105	8	8 %
2023	95	4	4 %
2024	82	6	7 %
I alt	979	66	7 %

Faktorer knyttet til kjøretøy

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til kjøretøy har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor kjøretøyfaktorer har medvirket	Andel av dødsulykkene
2015	102	32	32 %
2016	128	43	34 %
2017	102	27	26 %
2018	100	31	32 %
2019	100	23	23 %
2020	89	20	22 %
2021	76	14	18 %
2022	105	16	15 %
2023	95	16	17 %
2024	82	21	26 %
I alt	979	243	25 %

Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket	Andel av dødsulykkene
2015	102	36	35 %
2016	128	42	33 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	35	35 %
2020	89	32	36 %
2021	76	18	24 %
2022	105	22	21 %
2023	95	25	26 %
2024	82	24	29 %
I alt	979	295	30 %

Medvirkende faktorer til skadeomfanget

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr

Andel av omkomne personer i bil, på motorsykkel, moped og sykkel i perioden 2015 – 2024 som ikke har brukt sikkerhetsutstyr (ikke nødvendigvis medvirkende for skadeomfanget)

År	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
2015	73	27	20	3	2	1	5	2
2016	75	19	22	6	1	0	12	5
2017	63	16	20	2	1	0	10	5
2018	70	23	16	4	1	0	7	2
2019	71	26	16	2	0	0	6	3
2020	53	21	19	0	1	1	3	1
2021	48	17	15	1	1	1	3	2
2022	64	18	21	2	0	0	6	1
2023	73	13	20	4	1	0	6	3
2024	47	18	20	2	1	0	6	6
I alt	637	198	189	26	9	3	64	30
Andel av antall drepte		31 %		14 %		33 %		47 %

Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor stor vektforskjell har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor forskjell i energimengde har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2015	102	18	18 %
2016	128	27	21 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	28	31 %
2021	76	26	34 %
2022	105	28	27 %
2023	95	34	36 %
2024	82	24	29 %
I alt	979	276	28 %

Passiv sikkerhet i kjøretøy

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor manglende passiv sikkerhet i kjøretøy har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2015	102	27	26 %
2016	128	44	34 %
2017	102	29	28 %
2018	100	29	29 %
2019	100	18	18 %
2020	89	17	19 %
2021	76	16	21 %
2022	105	15	14 %
2023	95	17	18 %
2024	82	19	23 %
I alt	979	231	24 %

Veg og vegmiljø

Dødsulykker 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2015	102	21	21 %
2016	128	34	27 %
2017	102	24	24 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	22	25 %
2021	76	25	33 %
2022	105	32	30 %
2023	95	33	35 %
2024	82	25	30 %
I alt	979	274	28 %



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag