



Statens vegvesen



Temaanalyse av dødsulykker i gangfelt

Dødsulykker 2005–2015

Svein Ringen jr.
sjefingeniør



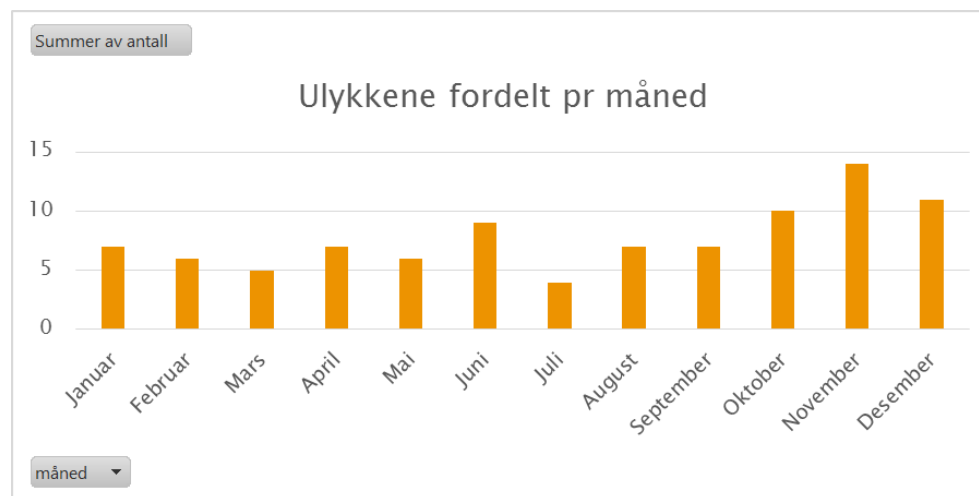
Fakta

- Analysen er basert på UAG-rapporter
- Det har totalt vært 93 dødsulykker (93 drepte) i gangfelt i perioden 2005–2015 i Norge. (tolv syklister, tre rullestolbrukere og 78 gående).
- https://www.vegvesen.no/_attachment/1758794/binary/1168611?fast_title=Temanalyse+av+d%C3%B8dsulykker+i+gangfelt.pdf





År og måned



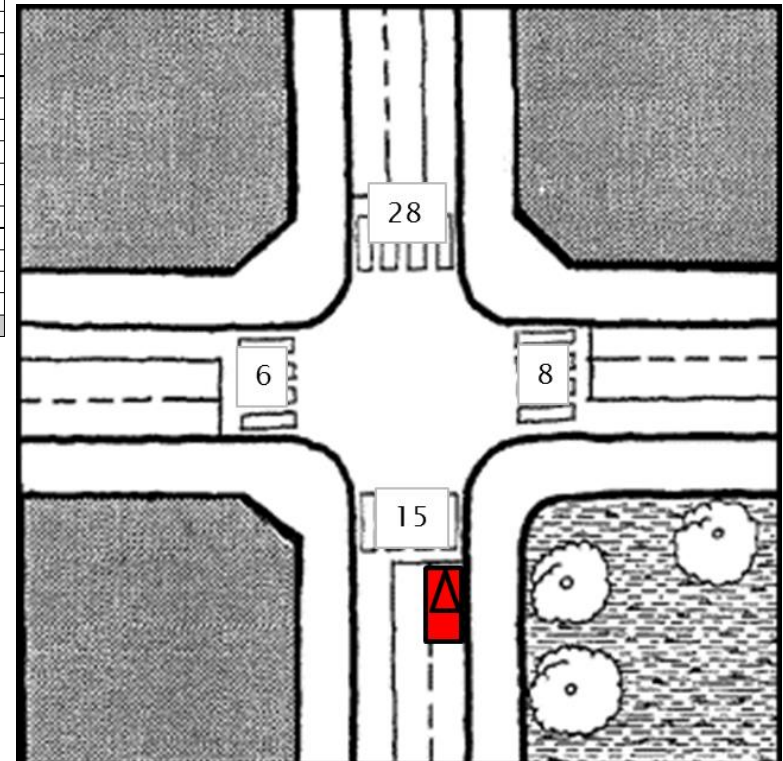
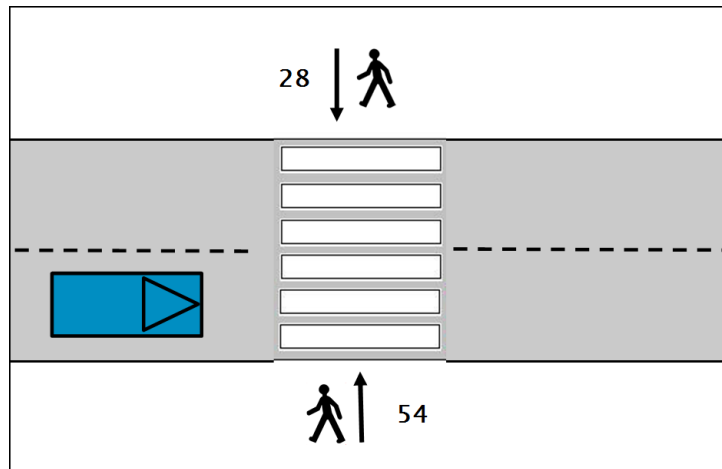


Fordeling i landet

Radetiketter	Summer av antall
Midt	15
Møre og Romsdal	5
Nord-Trøndelag	2
Sør-Trøndelag	8
Nord	6
Finnmark	1
Nordland	3
Trøms	2
Sør	16
Aust-Agder	2
Buskerud	5
Telemark	2
Vesfold	5
Vest-Agder	2
Vest	18
Hordaland	5
Rogaland	12
Sogn og Fjordane	1
Øst	38
Akershus	8
Hedmark	5
Oppland	2
Oslo	18
Østfold	5
Totalsum	93

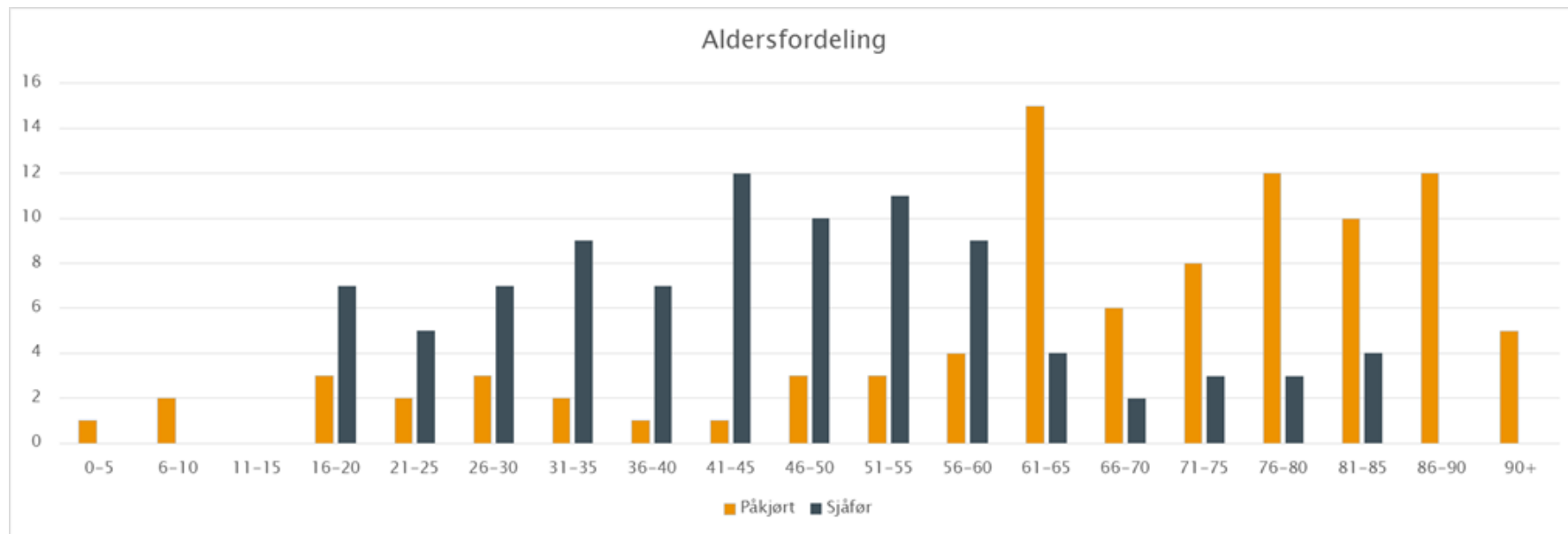
Uhellskoder og kryss

Uhellskode		Ulykker
33	Påkjøring forøvrig ved venstresving	1
35	Påkjøring av kjørende fra fortau eller g/s-veg ved høyresving	3
50	Kryssende kjøretøring	2
53	Kjørende fra fortau eller g/s-veg krysset kjørebanelen på hitsiden av krysset	2
54	Kjørende fra fortau eller g/s-veg krysset kjørebanelen på bortsiden av krysset	1
55	Kjørende fra fortau eller g/s-veg krysset kjørebanelen utenfor krysset	1
70	Fotgjenger krysset kjørebanelen på bortsiden av krysset	27
71	Fotgjenger krysset kjørebanelen på hitsiden av krysset	12
72	Fotgjenger krysset kjørebanelen foran høyresvingende kjøretøy i kryss	4
73	Fotgjenger krysset kjørebanelen foran venstresvingende kjøretøy i kryss	6
74	Fotgjenger krysset kjørebanelen i gangfelt utenfor kryss	26
75	Fotgjenger krysset kjørebanelen for øvrig	5
79	Uhell med uklart forløp hvor fotgjenger krysset kjørebanelen	1
82	Fotgjenger påkjørt på fortau	1
85	Fotgjenger gikk langs vegen og ble påkjørt av ryggende kjøretøy	1
Totalsum		93





Alder og kjønn



	Påkjørt	Sjåfør
Gj.snitts alder	65,6	46,1
Antall kvinner	47	17
Antall menn	46	76



Involverte kjøretøy

I 41 av dødsulykkene (44 %) er fotgjengerne påkjørt av annet enn personbil. I følge NorTraf (Statens vegvesen sin trafikkdatabank) utgjør personbilene ca. 90 % av kjøretøyene på vegnettet i Norge.

I 18 av ulykkene er det påpekt blindsoneproblematikk som medvirkende faktor til at ulykken skjedde. Dette gjelder hovedsakelig ulykker med større kjøretøy som buss, vogntog, lastebil og anleggskjøretøy

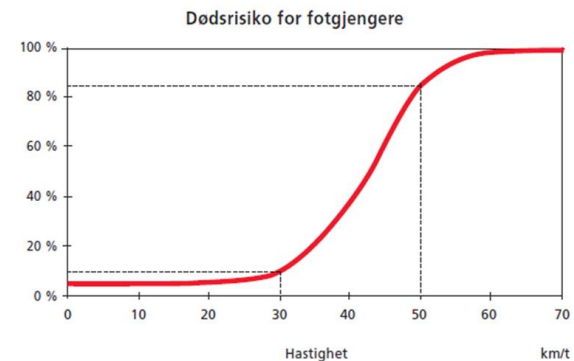
Kjøretøy	Antall ulykker
Buss	9
Gravemaskin	1
Hjullaster	2
Lastebil	12
Lastebil lett	1
Minibuss	1
Motorredskap	1
Personbil	52
Sykkel	1
Tankbil	1
Traktor	2
Trikk	2
Varebil	3
Vogntog	5
sum	93

Fart

Fartsgrense	Antall ulykker	Fart over fartsgrensen
30	11	0
40	11	1
50	63	12
60	5	0
tom	3	

I 40 av dødsulykkene i denne analysen har fartsnivået vært under 30 km/t ved påkjørsel.

I tolv av disse ulykkene var det en personbil som forårsaket skadeomfanget, og gjennomsnittsalderen til fotgjengerne i disse ulykkene var ca. 75 år.



Figur som viser fart i påkjørselsøyeblikket og sannsynligheten for at fotgjengeren skal bli dødelig skadet (Kilde: Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986, Walz et al. (1983), Swedish Ministry of Transport (2002))

Tema som bør analyseres nærmere (1 / 3)

- **Analyse av signalregulerte kryss**

18 av ulykkene i analysen har skjedd i signalregulerte gangfeltet. Det anbefales at det gjøres en egen bredere analyse av ulykker i signalregulerte kryss, slik at forhold som forlengelse av faser, egne grøntfaser, fasetid etc kan drøftes mer grundig. I en slik analyse vil det også være naturlig at en drøfter problemstillingen rundt forbud med å gå på rødt.

- **Belysning i gangfelt**

I 27 ulykker har dårlig eller mangelfull belysning vært poengtert spesifikt som medvirkende faktor til at ulykken har skjedd, eller foreslått som tiltak etter ulykken. Lyskvaliteten er ikke målt spesifikt i noen ulykker. Belysning er heller ikke omtalt i de ulykkene hvor dette ikke har vært ansett som relevant for ulykken. I nye gangfelt i dag etableres det ofte intensivbelysning uten at det nødvendigvis fins noe systematikk eller system for hvilke gangfelt som skal ha denne belysningen. I mange av gangfeltene i denne analysen er det registret kun ensidig belysning. *Det bør foretas en systematisk gjennomgang av alle gangfelt med hensyn til oppgradering av belysning.*

Tema som bør analyseres nærmere (2/3)

- **Blindsoneproblematikk**

I 18 av ulykkene er det påpekt blindsoneproblematikk som medvirkende faktor til at ulykken har skjedd. Dette gjelder i ulykker med større kjøretøy som buss, vogntog, lastebil og anleggskjøretøy. Det fins visse krav til blindsonespeil, men det er urovekkende at blindsonearslere ikke er standard/påkrevd på tunge kjøretøy. Det kan også stilles spørsmål med bruk av anleggstrafikk/motorredskap i sentrumsområder. Tunge kjøretøy er overrepresentert i dødsulykkene i denne rapporten i forhold til hvor stor andel de utgjør på vegnettet generelt. *Tunge kjøretøy kontra myke trafikanter bør derfor være et tema som analyseres nærmere.*

- **Fotgjengertellinger**

Det ville vært interessant å teste ut det metodiske rammeverket beskrevet i kapittel 9 knyttet til forholdet mellom fotgjenger- og trafikkmengder og risiko. For at dette skal være mulig på et senere tidspunkt anbefales det at fotgjengerantallet kartlegges som en del av UAG-analysene i fremtidige dødsulykker i gangfelt. Det vil også være mulig å telle antall fotgjengere i eksisterende gangfelt innenfor et området og sjekke dette opp mot alle ulykker i disse gangfeltene i et eget studie.

- **Gangfelt i Rogaland**

Tolv av dødsulykkene i denne rapporten skjedde i Rogaland fylke. Åtte av disse på Fv 47 og Rv 44. Rogaland peker seg ut blant fylkene, sammen med Oslo, som fylke med flest drepte i gangfelt. Siden rapporten kun omhandler dødsulykker og derav små tall, kan dette skyldes tilfeldigheter. *Det anbefales likevel at det gjøres en grundigere analyse av ulykkesforholdene (alle skadegrader) i gangfelt i Rogaland.*



Tema som bør analyseres nærmere (3/3)

- **Distraksjon**

Distraksjon er et vesentlig tema som ikke fullt ut besvares i denne rapporten. «Hvorfor ser ikke bilføreren og fotgjengeren hverandre?». I denne rapporten pekes det på flere fysiske faktorer som kan være medvirkende til at føreren ikke så fotgjengeren, som belysning, bekledning, vær, blindsoner etc. Det vil likevel være noen ulykker hvor ingen av disse faktorene vil være årsaker nok alene. Det har ikke vært mulig basert på kunnskap i datagrunnlaget å inkludere dette temaet fullt ut i denne rapporten. Det er behov for mer kunnskap om samspillet mellom fører og fotgjenger. Region vest jobber blant annet med en analyse som omhandler temaet «Distraksjon i ulykker». Funnene derfra vil være interessante og se i sammenheng med denne rapporten.