

16-17 åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 1997-2002

– Analys av Vägverkets djupstudiematerial



Upphovsman (författare, utgivare)

Åsa Gustafsson, Trafikant

Dokumentets titel

16-17 åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 1997-2002 - Analys av Vägverkets djupstudiematerial.

Huvudinnehåll

Analys av personbilsolyckor med dödlig utgång där en av de inblandade förarna varit mellan 16-17 år. Avsikten är att objektivt beskriva olyckan utifrån människa, händelseförlopp, vägmiljö och fordon.

ISSN

1401 – 9612

ISBN

Nyckelord

Unga förare, 16-17 år, krockvåld, körkort, hastighet, alkohol, droger, bälte, djupstudie, övningskörning, olovlig körning.

Distributör (namn, postadress, telefon, telefax, e-postadress)

Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge

telefon: 0243-755 00, fax: 0243-755 50, e-post: vagverket.butiken@vv.se

Förord

En dödsolycka är en tragedi som har inverkan på många fler människor än de som omkommer. Förutom de närstående till dem som omkommit påverkas överlevande trafikanter, vittnen, räddningspersonal, anhöriga och andra människor i den avlidnes närhet. Listan över hur många som berörs är längre än det går att föreställa sig. Nollvisionen säger att samhället inte kan acceptera att människor dödas och skadas svårt i trafiken och att vi gemensamt måste skapa ett system utan svåra tragedier.

Regeringens och riksdagens långsiktiga mål är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt av olyckor i trafiken. Utgångspunkten för arbetet med den inriktningen kallas Nollvisionen, vilket bland annat innebär att trafiksäkerhetsfrågor ska genomsyra alla delar som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion.

Enligt Nollvisionen delas ansvaret för trafiksäkerheten mellan:

- systemansvariga, som har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion och därmed för systemets säkerhetsnivå.
- trafikanterna, som har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och följa trafikreglerna.

Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret måste systemansvariga göra ytterligare insatser för att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt.

Ett sätt att arbeta för ett säkrare vägtransportsystem är det aktörs- och åtgärdsinriktade arbetssätt som benämns OLA (objektiva fakta, lösningar och avsikter). Processen startar med att de berörda aktörerna enas kring en problembild – *objektiva fakta*. En viktig utgångspunkt för detta arbete är de djupstudier som Vägverket gör av alla dödsolyckor. Utifrån fakta identifieras idéer till *lösningar* – både kort- och långsiktiga. Varje systemansvarig organisation arbetar därefter fram åtgärder som tydligt formuleras till *avsikter* som ska vara tydliga och uppföljningsbara.

Denna rapport är en del i arbetet med att ta fram fakta om trafikolyckor med dödlig utgång där unga personbilsförare har varit inblandade.

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	5
2. Bakgrund	6
3. Syfte	6
4. Material och metod	6
5. Resultat.....	7
5.1 Antal olyckor och dödade.....	7
5.2 Ålder	7
5.3 Kön	7
5.4 Antal dödade och placering i fordonet.....	8
5.5 Olyckstyp.....	8
5.6 Tidpunkt.....	8
5.7 Dödande krockvåld.....	9
5.8 Övningskörning och olovlig körning.....	10
5.9 Hastighet.....	10
5.10 Bältesanvändning.....	11
5.11 Alkohol och droger.....	11
5.12 Brister i fordon.....	12
5.13 Ägare av fordon	13
6. Kort beskrivning av händelseförlopp för typolyckor.....	14

1. Sammanfattning

Denna rapport redovisar 20 dödsolyckor som inträffade under 1997-2002 och där en av de inblandade personbilsförarna var 16 eller 17 år. Totalt dödades 30 personer i dessa olyckor.

Alder

I 25 procent av olyckorna var föraren 16 år och i 75 procent av olyckorna var föraren 17 år.

Kön

Av de inblandade 16–17 åriga förarna var 10 procent kvinnor och var 90 procent män.

Antal dödade och placering i fordonet

Totalt dödades 30 personer i de analyserade olyckorna. 73 procent av de omkomna färdades i bilen som kördes av 16–17 åringen. I 75 procent av olyckorna fanns det passagerare med i fordonet.

Olyckstyp

Av olyckorna var 70 procent singelolyckor. Det kan jämföras med att ca 25 procent av samtliga dödsolyckor är singelolyckor.

Tidpunkt

Av olyckorna inträffade 70 procent under veckoslut (fredag–söndag). Av olyckorna inträffade 60 procent under mörker och 20 procent i gryning eller skymning. Det kan jämföras med att 35 procent av samtliga olyckor inträffar i mörker.

Dödande krockvåld

Det dödande krockvåldet har orsakats av föremål vid sidan av vägen i 55 procent av fallen och av annat fordon i 30 procent.

Övningskörning

I 15 procent av olyckorna (tre stycken) övningskörde den 16–17 åriga föraren och i övriga 85 procent var det frågan om olovlig körning. En 17-årig kvinna och två 17-åriga män övningskörde då olyckan inträffade.

Hastighet

Bland de 16–17 åriga förarna uppskattas att 45 procent har kört mycket över (mer än 30 km/tim) den skyltade hastigheten vid olyckstillfället.

Bältesanvändning

Endast 25 procent av förarna och 21 procent av passagerarna i den unga förarens bil har med säkerhet använt bälte. Av de obältade 16–17 åriga förarna och deras passagerare bedöms tre personer ha överlevt om de använt bilbälte.

Alkohol/droger

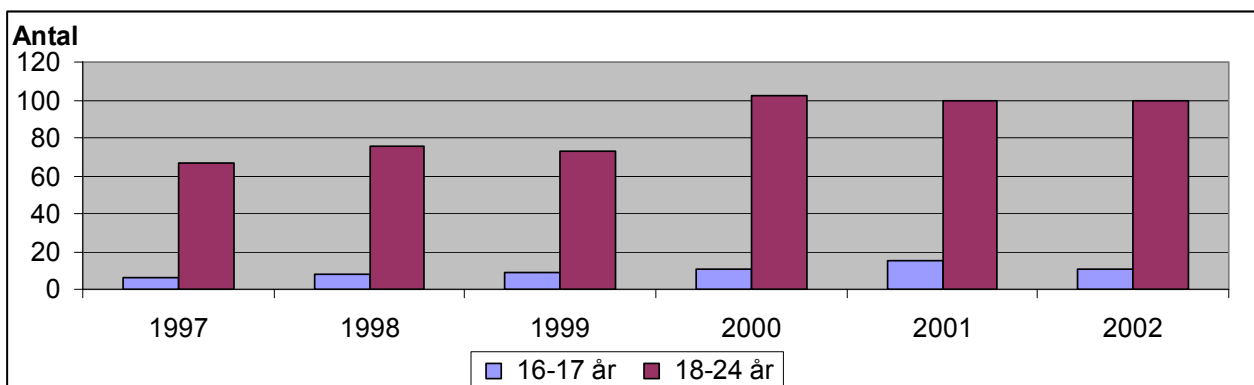
Av de 16–17 åriga förarna var 45 procent alkoholpåverkade och 10 procent drogpåverkade. Det kan jämföras med att av samtliga dödsolyckor bedöms ca 25 procent vara alkoholrelaterade.

Fordon

De fordon som 16–17 åringarna kört ägdes i 45 procent av olyckorna av en förälder och i 45 procent av olyckorna var bilen stulen. Resterande 10 procent ägdes av en kompis eller var en hyrd bil.

2. Bakgrund

Barn och ungdomars olycksinblandning är till stor del kopplad till deras ålder och färdssätt: de minsta barnen går, därefter blir det vanligare med cykel, moped, motorcykel och därefter bil. En grupp som inte alltid uppmärksammas är 16–17 åringar som kör personbil. Sedan 1993 är det tillåtet att övningsköra med personbil från 16 års ålder vilket en mycket stor del av ungdomarna också gör. En annan grupp förare är de 16–17 åringar som kör bil olovligt. Med detta som bakgrund är det viktigt att undersöka hur unga och oerfarna förare inblandning i dödsolyckor ser ut för att kunna arbeta mot Nollvisionens mål med noll dödade och svårt skadade i trafiken.



Dödade i vägtrafiken efter ålder, åren 1997-2002.

3. Syfte

Denna rapport utgör ett faktaunderlag i arbetet med berörda systemutformare i UngOLA – en säkrare bilfärd för ungdomar 16–24 år. Syftet är här att analysera 16–17 åriga personbilsförare inblandning i dödsolyckor. Den unga föraren behöver inte själv ha dödats utan kan ha kört en personbil som varit inblandad i en dödsolycka där någon annan omkommit, t ex en fotgängare. Inte heller behöver den 16–17 åriga föraren ha haft någon skuld till olyckans uppkomst.

4. Material och metod

Vägverkets sökverktyg VITS användes för att söka dödsolyckor med 16-17 åriga bilförare i olycksdatabasen OLY. Tidsperioden valdes till 1997-2002. Sökningen visade att det under denna period inträffat 21 dödsolyckor med 16-17 åriga personbilsförare.

Bortfallet blev en olycka där det saknades ett färdigt djupstudiematerial för denna olycka. Totalt har 20 dödsolyckor med 16-17 åriga personbilsförare analyserats.

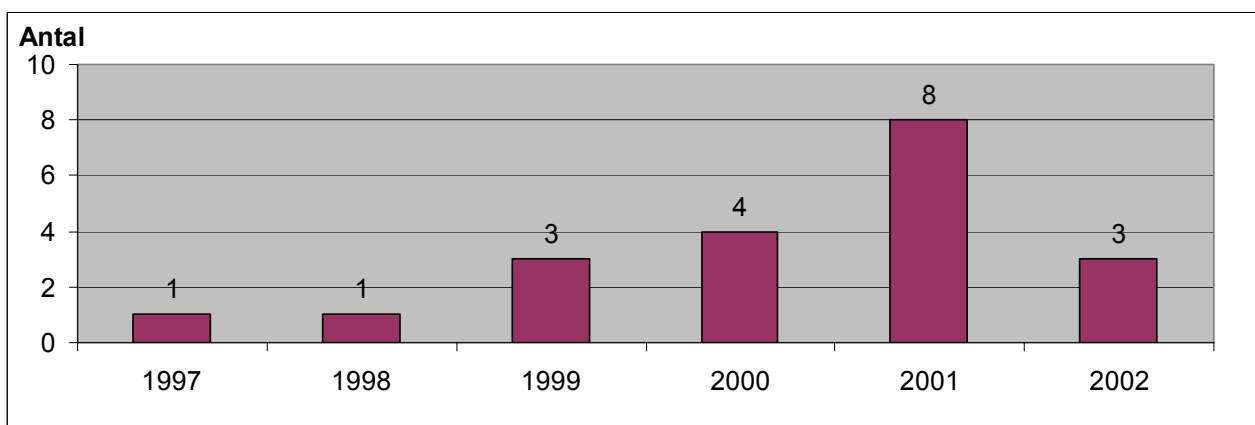
Fakta kring de enskilda olyckorna har hämtats från Vägverkets djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken. De data som samlats in kan delas in i *beskrivande data* och *uppskattningar och bedömningar*. Beskrivande data är objektiv och består bland annat av information från databaser, polisens utredning och Vägverkets djupstudie av olyckan, t ex förarens körkortsinnehav eller hastighetsbegränsningen på olycksplatsen. Uppskattningar och bedömningar är av mer subjektiv karaktär och består av Vägverkets analyser av polisens utredningsmateriel samt andra faktorer i beskrivningen av olyckan, t ex fordonets hastighet och om bältesanvändning kunnat rädda livet på någon av de omkomna.

5. Resultat

I detta kapitel presenteras analysen av det material som finns om dödsolyckorna. Materialet kommer från Vägverkets djupstudiematerial. På några ställen redovisas även jämförelser mellan 16–17 åriga förare och förare i alla åldersgrupper.

5.1 Antal olyckor och dödade

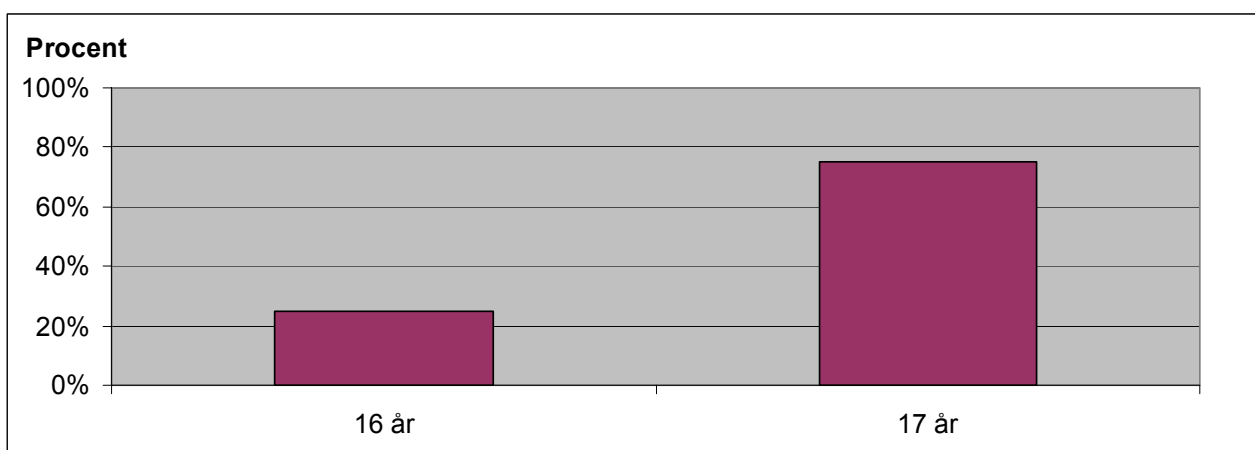
I de 20 analyserade dödsolyckorna som inträffat mellan åren 1997 och 2002 och där en 16–17 årig förare varit inblandad dödades det 30 personer.



Dödsolyckor med inblandade 16–17 åriga personbilsförare år 1997-2002, n = 20.

5.2 Ålder

Av de 16–17 åriga förarna var 25 procent (5 st) 16 år och 75 procent (15 st) var 17 år.



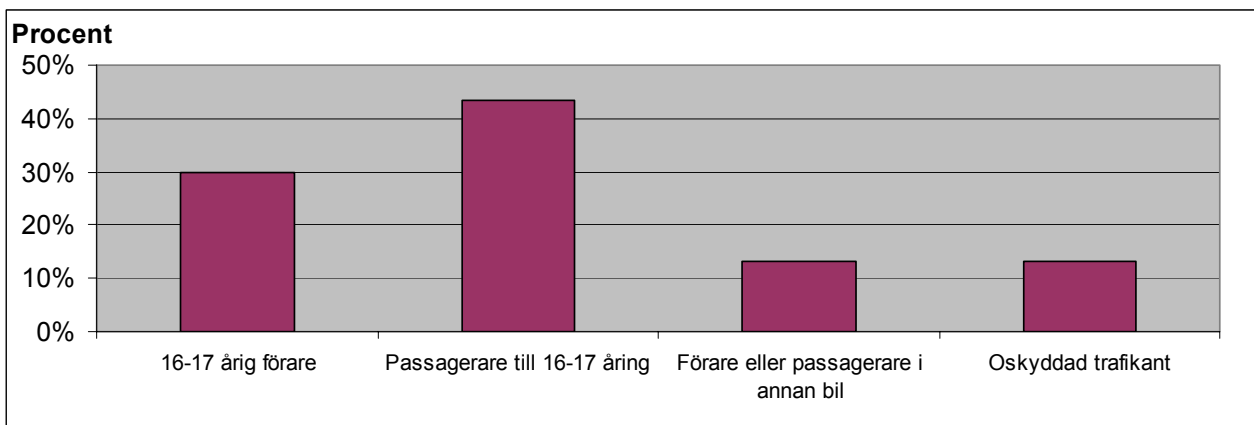
Ålder för de 16-17 åriga personbilsförarna inblandade i dödsolyckor, n = 20

5.3 Kön

Av de unga förarna var 10 procent (2 st) kvinnor och 90 procent (18 st) män.

5.4 Antal dödade och placering i fordonet

Totalt dödades 30 personer i de 20 analyserade olyckorna. Av de omkomna var 30 procent (9 st) den 16–17 åriga föraren, 43 procent (13 st) var en passagerare till den 16–17 åriga föraren, 13 procent (4 st) var förare eller passagerare i annan bil och 13 procent (4 st) var oskyddade trafikanter.



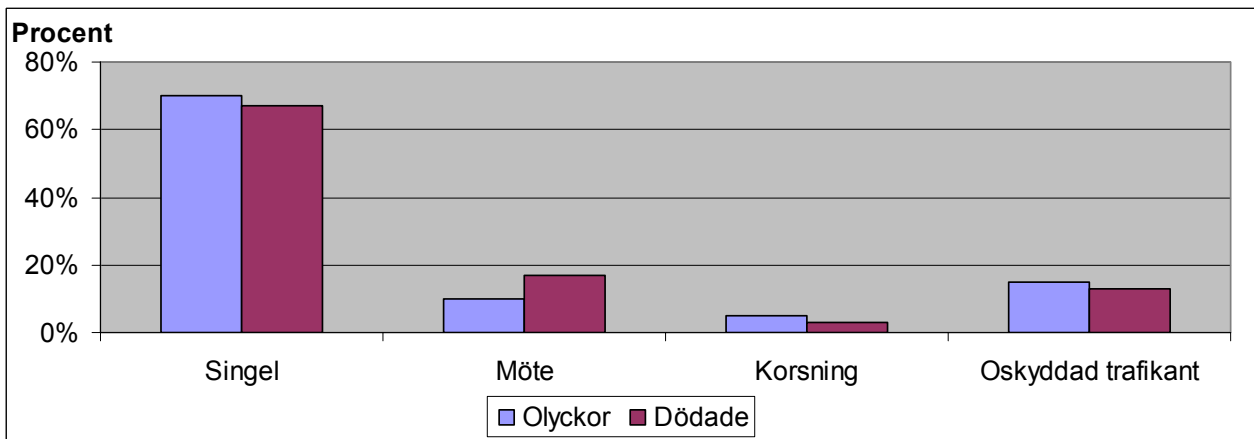
Dödade och deras placering i fordonet, n = 30.

I 75 procent (15 st) av olyckorna har de 16–17 åriga förarna haft passagerare med i bilen.

I 45 procent (9 st) av olyckorna har det dödat två eller fler personer.

5.5 Olyckstyp

70 procent (14 st) av olyckorna var singelolyckor och 67 procent (20 st) av de dödade har omkommit i dessa olyckor. Det kan jämföras med att ca 25 procent av samtliga dödsolyckor är singelolyckor.

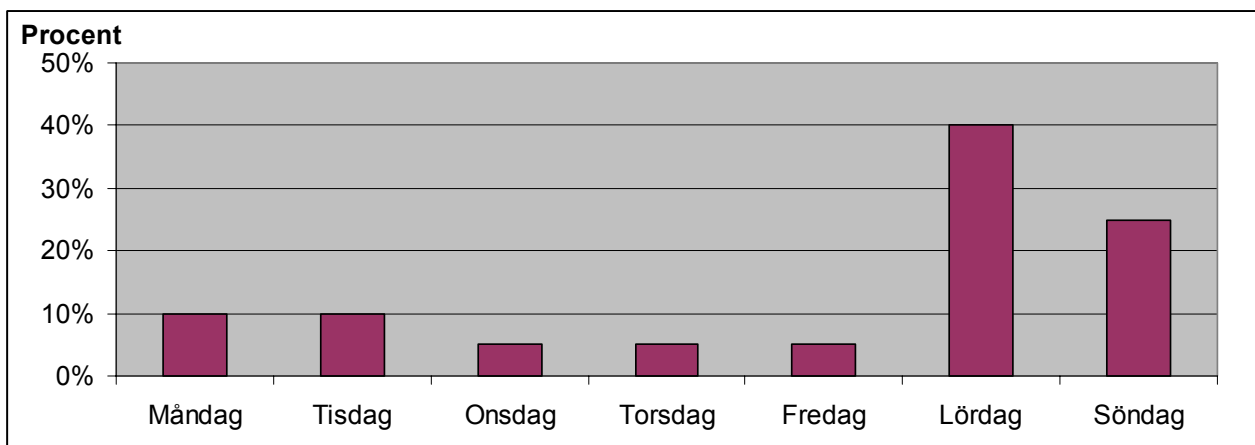


Dödsolyckor och dödade personer efter olyckstyp, $n_{\text{olyckor}} = 20$, $n_{\text{dödade}} = 30$.

5.6 Tidpunkt

60 procent (12 st) av olyckorna har inträffat under mörker och 20 procent (4 st) under gryning eller skymning. Det kan jämföras med att 35 procent av alla dödsolyckor inträffar i mörker.

Av olyckorna har 70 procent (14 st) inträffat under veckoslut (fredag–söndag). Observera att indelningen av dygnet (00.00-23.59) bland annat innebär att de rattfylleriolyckor som inträffar lördag och söndag natt eller morgon normalt innebär att föraren druckit kvällen innan.



Dödsolyckor per veckodag, n = 20.

Juli och augusti är de månader då flest olyckor har inträffat. Under dessa två månader dödades 40 procent (12 personer) av de totala 30 omkomna. En större andel av olyckorna med de 16–17 åriga förarna har inträffat på sommaren i jämförelse med samtliga dödsolyckor.

5.7 Dödande krockvåld

För varje dödsolycka har det i djupstudiematerialet gjorts en bedömning av vad som orsakade det dödande krockvåldet. Denna bedömning kan i många fall vara svår att på grund av att flera typer av krockvåld kan ha förekommit i samma olycka. Följande bedömningar av huvudorsaken till det dödande krockvåldet har gjorts utifrån de analyserade olyckorna:

Föremål vid sidan av vägen: 55 procent (11 st)

– Det dödande våldet har orsakats av kollision med föremål vid sidan av vägen.

I dessa olyckor var föremålet i 8 fall ett träd och i 3 fall en sten.

Fordon: 30 procent (6 st)

– Det dödande våldet har orsakats av kollision mellan två eller flera fordon eller mellan ett fordon och en oskyddad trafikant.

Vägutrustning: 5 procent (1 st)

– Det dödande våldet har orsakats av kollision med vägutrustning.

Denna olycka var en kollision med en oeftergivlig stolpe.

Flera skadeorsaker: 10 procent (2 st)

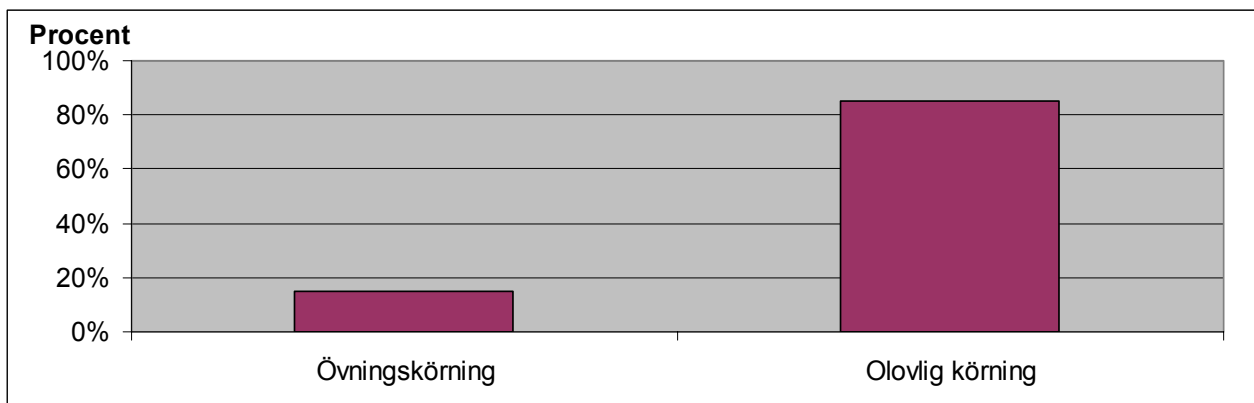
– Det dödande våldet har kommit av kombinationer av flera skadeorsaker, t ex voltning och brand.

5.8 Övningskörning och olovlig körning

I 85 procent (17 st) av olyckorna körde den 16–17 åriga föraren olovligt och i 15 procent (3 st) av olyckorna övningskörde 16–17 åringen. Samtliga av dessa gällde privat övningskörning.

Övningskörningsolyckorna var:

- Den unga föraren kolliderade i en korsning med en motorcyklist som kört i hög hastighet.
- En mötande bil hade fått sladd och kolliderade med en mötande bil som körs av en ung förare.
- Den unga föraren fick sladd och två mötande bilar kolliderade med varandra då de försökte väja.



Dödsolyckorna uppdelade efter övningskörning och olovlig körning, n = 20.

5.9 Hastighet

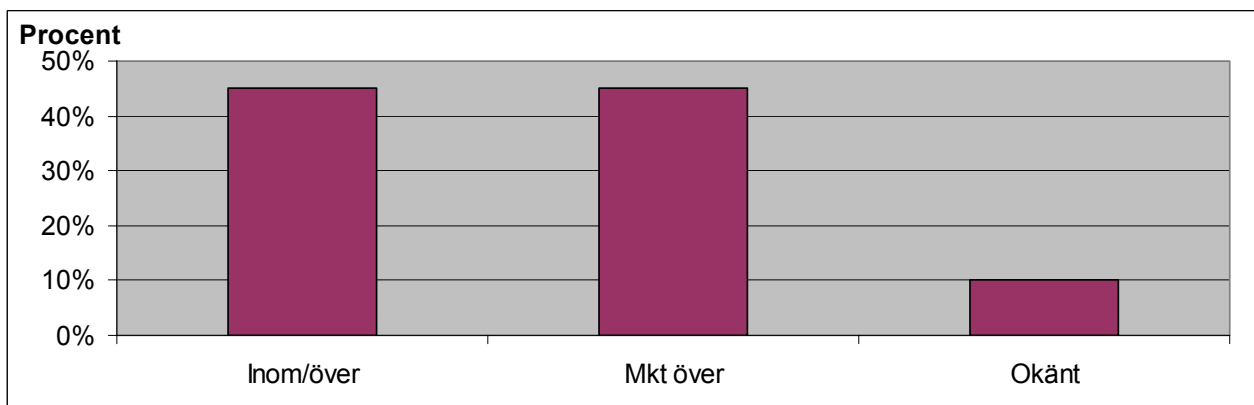
Den hastighet som föraren höll före olyckan har i djupstudierna uppskattats utifrån bland annat uppgifter från polisens vittnen och skador på fordonen. En exakt uppskattning av hastigheten kan vara mycket svår både för vittnen och polis att göra. Uppgifterna ska därför inte tolkas som exakta hastigheter utan mer som en bedömning av ungefärlig hastighetsintervall.

Hastigheterna har delats in i intervall i förhållande till den skyltade hastigheten:

Inom: upp till ca 10 km/tim över skyltad hastighet.

Över: mellan ca 10-30 km/tim över skyltad hastighet.

Mycket över: mer än 30km/tim över skyltad hastighet.



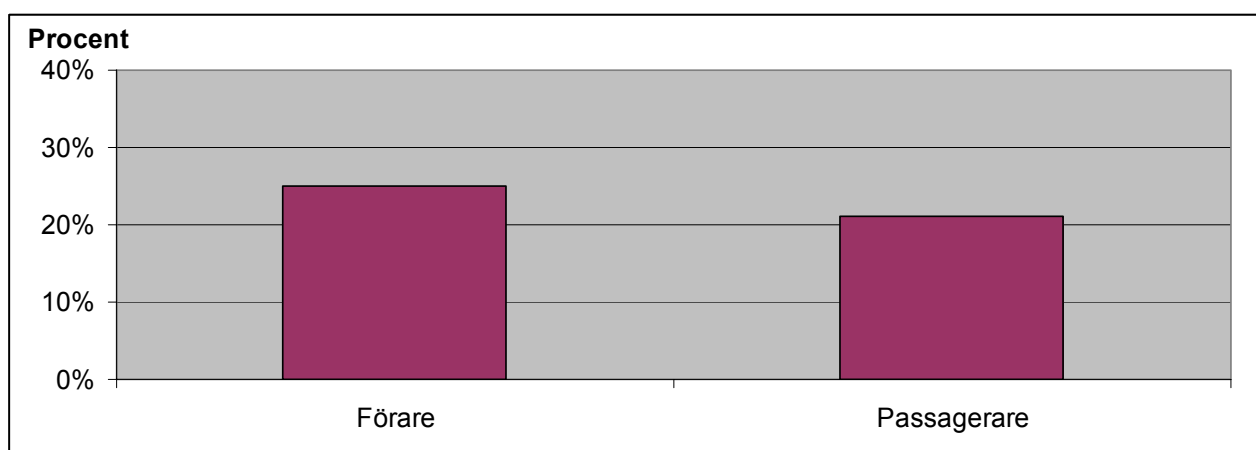
Hastighetsöverträdelser i förhållanden till den skyltade hastigheten. I diagrammet är grupperna inom och över sammanslagna, n = 20.

I 45 procent (9 st) av olyckorna har de 16-17 åriga förarna kört mycket över den skyltade hastigheten.

För 2 av olyckorna fanns det inte någon bedömning av hastigheten i djupstudiematerialet. Det kan finnas flera orsaker till detta, t ex att bedömningen skulle bli mycket osäker och att man därför avstått från att göra detta.

5.10 Bältesanvändning

Bältesanvändningen har i djupstudiematerialet bedömts genom att fordonsexperter undersöker bälte och bälteslås samt genom uppgifter från polis, vittnen och räddningstjänst. I många fall har även medicinsk expertis deltagit i analysen av bland annat obduktionsprotokoll och fordonsskador.



Bältesanvändning för förare och passagerare i den 16–17 åriga förarens fordon, $n_{\text{förare}} = 20$, $n_{\text{passagerare}} = 28$.

Endast 25 procent (5 st) av de 16–17 åriga förarna och 21 procent (6 st) av deras passagerare har med säkerhet använt bilbälte.

I djupstudiematerialet finns också uppskattningar gjorda för om någon av de dödade i olyckan skulle ha kunnat överleva om personen använt bälte. Bedömningen sker utifrån både yttre och inre skador på fordonet (bland annat kupé och bälte) vilket kan ge en uppfattning om det våld som den dödade utsatts för samt de skador som personen tillfogats. Ett visst bortfall finns, bland annat på grund av att data om en del av de omkomna saknats i djupstudiematerialet och att det ibland har varit svårt att bedöma bältesanvändningen. Tillsammans leder detta till att antalet som sannolikt skulle ha överlevt förmodligen är underskattat.

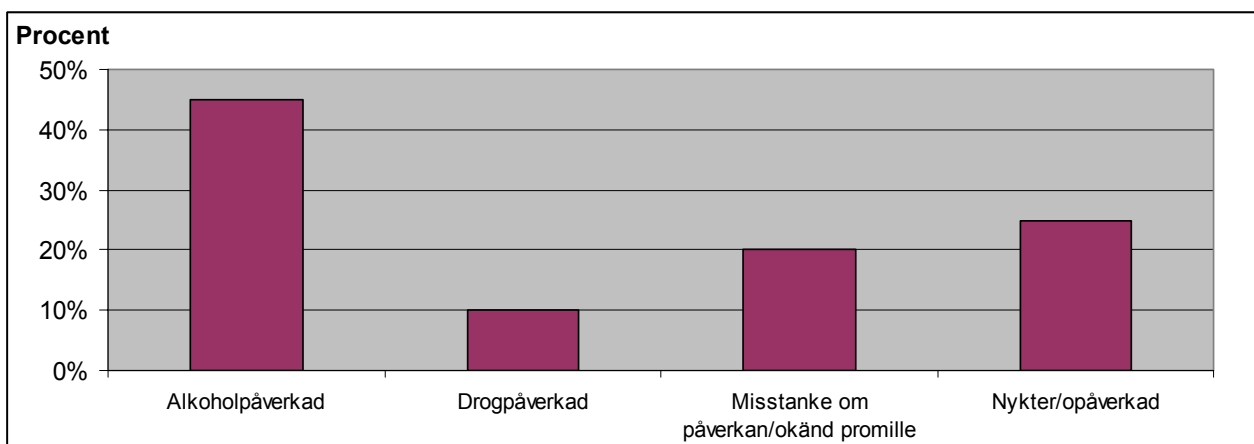
Sannolikt hade två omkomna 16–17 åriga personbilsförare och en passagerare överlevt om bälte hade använts.

5.11 Alkohol och droger

Om en förare varit påverkad av alkohol eller droger så påvisas detta vanligtvis antingen genom polisens blod- och utandningsprov eller genom rättsmedicinsk analys i de fall där föraren omkommit. I en del av de analyserade olyckorna har polisen inte kunnat testa föraren för alkohol bland annat på grund av att denne varit svårt skadad. Andelen alkoholpåverkade förare kan därmed vara högre än vad som redovisas här.

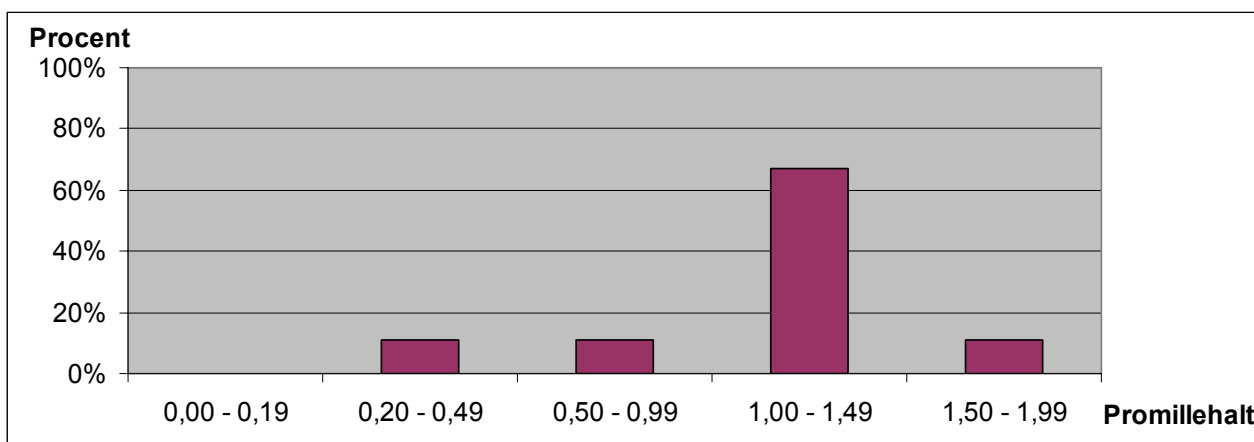
Endast i 25 procent av olyckorna kunde tester visa att den 16–17 åriga föraren varit nykter och opåverkad av droger vid olyckstillfället.

I 45 procent (9 st) av olyckorna var den 16–17 åriga föraren påverkad av alkohol och i 10 procent (2 st) var föraren påverkad av droger. För ytterligare 20 procent (4 st) av förarna fanns det misstanke om påverkan, men blod- eller utandningsprov har inte kunnat tas i samband med olyckan.



De 16-17 åriga förarnas alkohol- och drogpåverkan, n = 20.

Av de 9 alkoholpåverkade förarna med känd promillehalt hade 78 procent (7 st) passerat gränsen för grovt rattfylleri som är 1,0 promille.



De alkoholpåverkade 16-17 åriga förarnas promillehalt, n = 9.

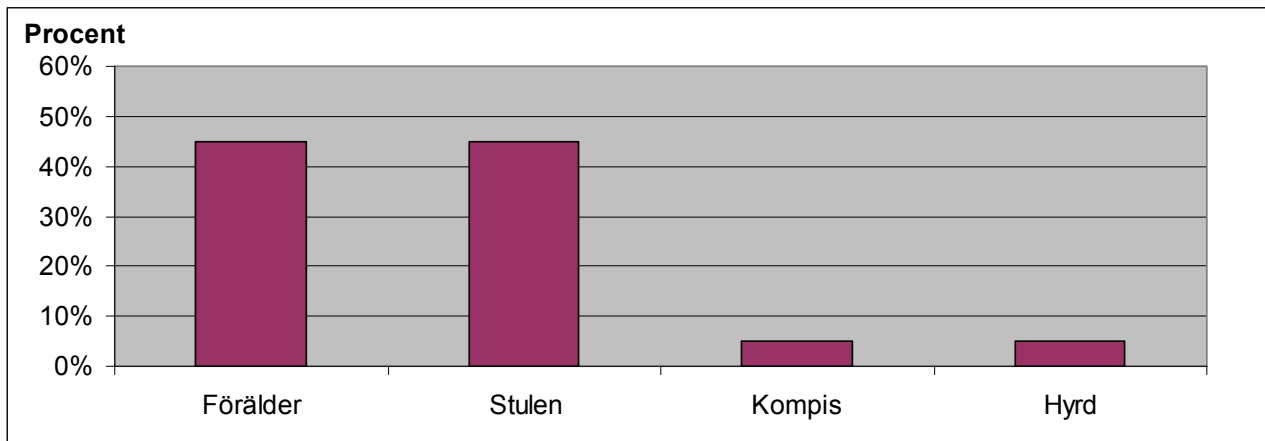
5.12 Brister i fordon

Vid dödsolyckor gör polisen en teknisk undersökning av fordonet, men det kan i efterhand vara mycket svårt att med säkerhet konstatera fel eller brister i fordonen. Resultaten finns samlade i djupstudiematerialet tillsammans med uppgifter om fordonsägare, försäkring och så vidare. Dessa faktorer kan ge en bild av om fel i fordonet möjligen kan ha påverkat situationen och olycksförloppet.

I en av olyckorna har det funnits sådana brister hos fordonet att detta kan ha bidragit till olyckans uppkomst. Bristen var dåliga däck med dåligt däckmönster och olyckan var en singelolycka på våt vägbanan där föraren medvetet kört ”slalom” över vägbanan före olyckan.

5.13 Ägare av fordon

I de analyserade olyckorna ägdes bilen i 45 procent (9 st) av fallen av en förälder till 16–17 åringen och i 45 procent (9 st) av fallen var bilen stulen. Som stulna har vi även räknat bilar som föraren olovligen ”lånat” av kompisar eller föräldrar men för att ett ”lånat” fordon ska klassas som stulet har det dock krävts att det i djupstudierna klart och tydligt framgår att föraren stulit nycklar, uttryckligen varit förbjuden att ta bilen eller liknande.



Ägare till bil körd av 16–17 åring, n = 20.

6. Kort beskrivning av händelseförlopp för typolyckor

Nedan redovisas typolyckor för de 16–17 åriga förarna. Orsaken till att de verkliga olyckorna inte redovisas är att de endast är 20 stycken och att det därför inte går att garantera de inblandades anonymitet. Typolyckorna nedan är sammanslagningar av flera olyckor och är alltså inte enskilda fall men de är ändå representativa för hur majoriteten av olyckorna ser ut.

Olycka 1

En alkoholpåverkad 17-årig man kör föräldrarnas personbil i hög hastighet. Han är ensam i bilen. I en högerkurva tappar han kontrollen och bilen kör av vägen till vänster och kolliderar först med ett staket och sedan med ett träd. Föraren använder bälte men omkommer ändå.

Olycka 2

En 16-årig man kör i hög hastighet en stulen bil. Med i bilen finns två jämgamla kamrater. I en kurva på en grusväg får föraren sladd och kör med höger sida in i ett träd. Ingen i bilen använder bälte. Föraren och en passagerare omkommer och den andra passageraren skadas lindrigt.

Olycka 3

En alkoholpåverkad 17-årig man kör en stulen bil. Med i bilen finns en jämgammal kamrat. I en kurva kommer bilen över i mötande körfält, får sladd och fortsätter upp på trottoaren. Föraren kolliderar där med en fotgängare. Fotgängaren omkommer och passageraren skadas lindrigt.

Olycka 4

En 17-årig kvinna är ute och övningskör med sin pappa. På ett backkrön kommer en mötande bil över i fel körfält. Den 17-åriga kvinnan försöker undvika kollisionen genom att bromsa kraftigt och köra åt sidan men lyckas inte helt. Bilarna kolliderar med varandra och den andra bilen fortsätter av vägen och voltar. Föraren av den andra bilen omkommer, den 17-åriga kvinnan och hennes pappa skadas lindrigt.

Olycka 5

En 16-årig man har tjuvat sig till att få köra en kamrats bil. 16-åringen kör i hög hastighet på en stadsgata. I en kurva får föraren sladd och kommer över i mötande körfält där en mötande bil kör in i sidan på bilen. Framsättespassageraren som var ägare till bilen omkommer och den 16-åriga föraren och en annan passagerare skadas lindrigt. I mötande fordon skadas föraren och ett barn lindrigt.



781 87 Borlänge
Telefon 0771-119 119. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
E-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se