

# Nasjonalt tiltaksplan for trafikk- sikkerhet på vei 2022–2025



drepte  
og hardt  
skadde

På vei mot nullvisjonen



POLITIET



Helsedirektoratet



Utdannings-  
direktoratet



# Forord

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill til planen.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*. Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

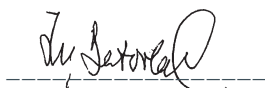
Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

## Tiltaksplanen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

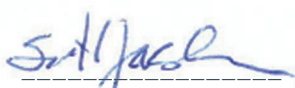
Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken fylkeskommune/Vestland fylkeskommune  
 Marianne Løvhaug Eklo, Trøndelag fylkeskommune  
 Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen kommune  
 Tori Grytli, Trygg Trafikk  
 Miriam Kvanvik, Trygg Trafikk  
 Terje Oksnes, politiet (Utrykningspolitiet)  
 Lillian Leknes, Helsedirektoratet (til mai 2021)  
 Erle Willard, Helsedirektoratet (fra mai 2021)  
 Stine Kolstad Jensen, Utdanningsdirektoratet  
 Sigurd Løtveit, Statens vegvesen (leder)  
 Kirsti Huserbråten, Statens vegvesen  
 Yngvild Munch-Olsen, Statens vegvesen  
 Lars-Inge Haslie, Statens vegvesen

## Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av:

Per Morten Lund, Statens vegvesen (leder)  
 Gro Ryghseter Solberg, Viken fylkeskommune  
 Jan Johansen, Trygg Trafikk  
 Runar Karlsen, politiet  
 Jakob Linhave, Helsedirektoratet/Erle Willard, Helsedirektoratet  
 Guro Ranæs, Statens vegvesen



Ingrid Dahl Hovland  
vegdirektør



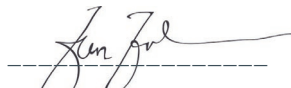
Siv Henriette Jacobsen  
fylkesrådsleder i Viken  
(leder for fylkesordførerkollegiet i KS)



Benedicte Bjørnland  
politidirektør



Bjørn Guldvog  
helsedirektør



Jan Johansen  
direktør i Trygg Trafikk





# Innhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Innledning</b>	<b>9</b>
<b>Del I – GRUNNLAG</b>	<b>13</b>
<b>1. Visjon, mål og oppfølging</b>	<b>15</b>
1.1 Målhierarki	15
1.2 Nullvisjonen	15
1.3 Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde	16
1.4 Tilstandsmål	19
1.5 Oppfølging av tiltaksplanen	21
<b>2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv</b>	<b>23</b>
2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål	23
2.2 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land	24
<b>3. Kunnskapsgrunnlag</b>	<b>27</b>
3.1 Kilder til kunnskap	27
3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen	29
<b>4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse</b>	<b>33</b>
<b>5. Valg av innsatsområder</b>	<b>35</b>
5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg	35
5.2 Tiltaksplanens innsatsområder sammenholdt med innsatsområdene i NTP 2022-2033	39
<b>Del II – INNSATSOMRÅDER</b>	<b>41</b>
<b>6. Fart</b>	<b>43</b>
6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	43
6.2 Tiltak rettet mot fart	44
<b>7. Rus</b>	<b>47</b>
7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	47
7.2 Tiltak rettet mot ruspåvirket kjøring	48
<b>8. Beltebruk og riktig sikring av barn</b>	<b>55</b>
8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	55
8.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn	57
<b>9. Uoppmerksomhet</b>	<b>61</b>
9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	61
9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet	62

<b>10. Barn (0-14 år)</b>	<b>67</b>
10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	67
10.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen	68
10.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen	70
10.4 Tiltak for trygg skolevei og skoleskysst	73
10.5 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler	76
<b>11. Ungdom og unge førere</b>	<b>77</b>
11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	77
11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere	78
<b>12. Eldre trafikanter</b>	<b>83</b>
12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	83
12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter	84
<b>13. Gående og syklende</b>	<b>87</b>
13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	87
13.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende	91
13.3 Trafikantiltak rettet mot gående og syklende	94
13.4 Mikromobilitet og elektriske sparkesykler	95
13.5 Universell utforming	97
<b>14. Motorsykkel og moped</b>	<b>99</b>
14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	99
14.2 Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere	101
<b>15. Godstransport på vei</b>	<b>107</b>
15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	107
15.2 Virksomhetsplanlegging innenfor godstransportnæringen	109
15.3 Kontroll	111
15.4 Informasjon og opplæring	113
<b>16. Møteulykker og utforkjøringsulykker</b>	<b>115</b>
16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	115
16.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker	116
16.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker	117
<b>17. Drift og vedlikehold</b>	<b>121</b>
17.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	121
17.2 Tiltak rettet mot drift og vedlikehold	121
<b>18. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet</b>	<b>127</b>
18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	127
18.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden	128
18.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring	129
18.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen	131
18.5 Regulatorrollen	134

<b>19. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter</b>	<b>137</b>
19.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	137
19.2 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i offentlige virksomheter	138
19.3 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i private virksomheter	144
<b>20. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget</b>	<b>147</b>
20.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	147
20.2 Organisatoriske grep	148
20.3 Områder med særlige behov for kunnskapsoppbygging	148
20.4 Kunnskap om ulykkessituasjonen	151
20.5 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy	153
20.6 Formidling av kunnskap	155
<b>Del III – ØVRIGE OMRÅDER</b>	<b>157</b>
<b>21. Straff og førerrett</b>	<b>159</b>
<b>22. Bedre skadebehandling</b>	<b>161</b>
22.1 Tidlig varsling og førstehjelp	161
22.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede	162
<b>23. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn</b>	<b>163</b>
<b>24. Arbeid på og ved vei</b>	<b>165</b>
<b>25. Påkjørsel av hjortevilt</b>	<b>169</b>
<b>26. ATV</b>	<b>171</b>
<b>27. Tunnelsikkerhet</b>	<b>173</b>
<b>Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke</b>	<b>177</b>
<b>Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde</b>	<b>183</b>
<b>Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet</b>	<b>187</b>
<b>Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer</b>	<b>195</b>
<b>Vedlegg 5 – Oversikt over oppfølgingstiltakene</b>	<b>199</b>



# Innledning

Ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP)*. Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det er en ambisjon at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Ambisjonen i NTP innebærer at tallet på drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent. Ambisjonen for 2050 innebærer at det for første gang tidfestes når vi ikke lenger skal ha omkomne i veitrafikken.

I stortingsmeldingen om NTP står det at: *«Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen mandat til å lede arbeidet med rulleringen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltaksplanen framstiller hvordan aktørene skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde».*

Ambisjonsnivået i NTP er høyt. Selv om både 2030 og 2050 ligger noen år fram i tid, vil trafikksikkerhetsarbeidet de nærmeste årene være helt avgjørende for om vi vil ha reelle muligheter for å få en utvikling i samsvar med ambisjonen. Tiltaksplanen skal gjelde for årene 2022–2025 og vise tiltak de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet vil gjennomføre i fireårsperioden for å sikre at vi får en progresjon i samsvar med ambisjonen for 2030 og 2050 i NTP.

Tiltaksplanen har en bred tilnærming, både med hensyn til beskrevne tiltak og antall involverte aktører. Planen tar likevel ikke mål av seg å fange opp alle tiltak som vil bidra til bedre trafikksikkerhet. Det gjennomføres mye godt trafikksikkerhetsarbeid blant aktører som ikke har deltatt i arbeidet med tiltaksplanen. I tillegg forventes at aktørene som har deltatt i arbeidet gjennomfører ytterligere tiltak som bidrar til færre drepte og hardt skadde, utover tiltakene som er omtalt i tiltaksplanen.

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025* viser 179 tiltak, og det legges opp til at disse skal følges opp gjennom planperioden. En lang rekke ulike aktører står ansvarlig for gjennomføring av tiltakene. De mest sentrale er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, fylkeskommunene og åtte storbykommuner<sup>1)</sup>. I tillegg inngår tiltak fra en rekke øvrige statlige aktører og fra ulike interesseorganisasjoner.

Tiltakene har framkommet gjennom en prosess der det innledningsvis ble avholdt møter innenfor 15 ulike temaer, og der formålet var å samle sentrale fagpersoner fra ulike aktører til innledende diskusjoner om aktuelle tiltak. Deretter ble aktørene invitert til å foreslå egne tiltak inn i tiltaksplanen. Tiltakene med fylkeskommunene som ansvarlig aktør er resultat av diskusjoner i et nettverk bestående av representanter fra alle fylkeskommunene. Tilsvarende er det et nettverk med representanter fra de åtte storbykommunene som har foreslått storbykommunenes tiltak.

Et utkast av tiltaksplanen ble sendt til alle de medvirkende aktørene i begynnelsen av oktober 2021, med frist for å komme med merknader 31/12-2021. Alle fylkeskommunene har meddelt at de står bak de 18 tiltakene som er angitt med fylkeskommunene som ansvarlig for gjennomføring. Tilsvarende har alle storbykommunene meddelt at de står bak tiltakene der de er oppført som ansvarlig aktør.

1) Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.

Tiltaksplanen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er det vektlagt at tiltakene skal være i samsvar med prioriteringer i de ulike aktørens eget planverk (strategiplaner, gjennomføringsplaner, handlingsplaner m.m.). Dette innebærer at tiltaksplanen er en plan som skal være gjennomførbar innenfor forventet ressurstilgang, både når det gjelder økonomi og årsverk.

Tiltaksplanen legges fram etter to år preget av til dels betydelige restriksjoner grunnet koronapandemien. Dette har påvirket muligheten for gjennomføring av flere av tiltakene i den forrige tiltaksplanen, gjeldende for perioden 2018-2021. Vi har i planen for 2022-2025 valgt å legge til grunn at restriksjonene bortfaller, og at tiltakene kan gjennomføres uten særskilte begrensninger knyttet til smittevern.

### Dokumentets oppbygging

Tiltaksplanen består av tre hoveddeler. **Del I** (kapitlene 1-5) omhandler blant annet mål og ambisjoner for trafikksikkerhetsarbeidet, omtale av kunnskapsgrunnlaget, drøfting av sentrale forutsetninger for måloppnåelse og begrunnelse for valg av innsatsområder.

Det er valgt ut 15 ulike *innsatsområder* som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Disse er valgt, enten fordi det ved gjennomføring av målrettede tiltak er et stort potensiale for å redusere antall drepte og hardt skadde, eller fordi de er viktige i det generelle forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

**I del II** er hvert innsatsområde gitt et eget kapittel. Dette gjelder Fart (kap. 6), Rus (kap. 7), Beltebruk og riktig sikring av barn (kap. 8), Uoppmerksomhet (kap. 9), Barn (0-14 år) (kap. 10), Ungdom og unge førere (kap. 11), Eldre trafikanter (kap. 12), Gående og syklende (kap. 13), Motorsykel og moped (kap. 14), Godstransport på vei (kap. 15), Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 16), Drift og vedlikehold (kap. 17), Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kap. 18), Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter (kap. 19) og Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kap. 20).

Innenfor hvert innsatsområde er det angitt et ambisjonsnivå, enten i form av konkrete mål for tilstandsutviklingen fram til 2026, eller i form av en overordnet formulering som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Beskrivelsen av ambisjonsnivå følges opp av en samlet omtale av aktørens planlagte trafikksikkerhetsinnsats. Hvert av innsatsområdene avsluttes med en oppsummering av tiltak som det legges opp til at vil bli fulgt opp gjennom planperioden (*oppfølgningstiltak*).

Innsatsområdene dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, og i all hovedsak er dette områder som også har vært sentrale i tidligere utgaver av tiltaksplanen. Men for å komme videre i retning av nullvisjonen må vi ha en bred tilnærming, der vi trekker inn nye aktører og der vi tar i bruk virkemidler innenfor nye områder. I vårt arbeid med å finne fram til nye trafikksikkerhetstiltak har vi sett at det er flere gode tiltak som ikke passer naturlig innenfor de valgte innsatsområdene, men som det er viktig å ta med for at tiltaksplanen skal vise bredden i trafikksikkerhetsarbeidet. Omtaler innenfor slike områder er samlet i **del III**, og gjelder Straff og førerrett (kap. 21), Bedre skadebehandling (kap. 22), Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn (kap. 23), Arbeid på og ved vei (kap. 24), Påkjørsel av hjortevilt (kap. 25), ATV (kap. 26) og Tunnelsikkerhet (kap. 27).

Disse områdene er gitt en mindre utdypende omtale enn innsatsområdene i del II. Videre er det ikke fastsatt mål for tilstandsutviklingen innenfor områdene som inngår i del III.

Det er fem **vedlegg** til tiltaksplanen. Vedlegg 1 viser utviklingen i drepte og hardt skadde per fylke, mens vedlegg 2 viser utviklingen innenfor hver av de ni storbyområdene der det enten er inngått byvekstavgift eller der det arbeides med sikte på å inngå en byvekstavgift<sup>2)</sup>. I begge vedleggene

2) Gjelder Nedre Glomma, Osloområdet, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand, Nord Jæren, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Tromsø.

er utviklingen sammenholdt med hva som er nødvendig progresjon dersom fylket/byområdet skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som det som må oppnås nasjonalt for at vi skal nå ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Vedlegg 3 gir en oversikt over hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er organisert, med en gjennomgang av de ulike aktørenes roller. Vedlegg 4 viser en opplisting av *tilstandsmål* og *utdypende indikatorer*, sortert innenfor de ulike innsatsområdene. I vedlegg 5 er alle oppfølgingstiltakene i planen vist samlet.

Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom rapportering til Samferdselsdepartementet. Hvert år vil det bli utarbeidet rapporter som blant annet viser hvordan vi ligger an i forhold til ambisjonen for utvikling i drepte og hardt skadde i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen. I tillegg vises utviklingen knyttet opp til de utdypende indikatorene listet opp i vedlegg 4. Annet hvert år vil det bli utarbeidet en detaljert rapport som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene. Disse rapportene vil gi departementet et grunnlag for å vurdere behovet for å korrigere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet underveis i planperioden.

### **Endrede organisatoriske forutsetninger av betydning for arbeidet med tiltaksplanen**

Det er de senere årene gjennomført betydelige organisatoriske endringer med betydning for trafikksikkerhetsarbeidet. Dette har påvirket arbeidet med tiltaksplanen.

Regionreformen 1/1-2020 medførte at det faglige og administrative ansvaret for fylkesveinettet ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Fylkeskommunene har som en konsekvens av dette fått en enda mer sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og har derfor gått inn i arbeidet med tiltaksplanen med større tyngde enn ved tidligere revisjoner. Imidlertid skaper de pågående prosessene, med oppsplitting av flere av de nye fylkene, ny usikkerhet vedrørende håndtering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Nye Veier ble stiftet i mai 2015. Selskapets portefølje ble kraftig utvidet i 2021, og omfatter nå om lag 12 prosent av riksveinettet. På disse strekningene har Nye Veier et ansvar for planlegging og bygging av nye veiprojekter samt drift og vedlikehold. I dette ligger også ansvaret for trafikksikkerhet, og de er derfor en viktig deltaker i arbeidet med tiltaksplanen.

Organisatoriske endringer medfører behov for endringer i mange prosesser og rutiner. I tillegg kommer krav om effektivisering de neste årene for å nå målet om «*mer for pengene*». Dette vil gi betydelige utfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet. I statsbudsjettet for 2022<sup>3)</sup> er det påpekt at Vegtilsynet vil prioritere å følge med på at sikkerheten blir ivaretatt i disse endringsprosessene.

Enkelte aktører er gitt et særlig ansvar for å koordinere og initiere trafikksikkerhetsarbeidet. Eksempler på dette er at Statens vegvesen gjennom etatens instruks er gitt et sektoransvar innenfor trafikksikkerhet, og at fylkeskommunene i vegtrafikklovens § 40 a er gitt et særlig *ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. God utøvelse av disse rollene blir ekstra viktig i en fase med betydelige organisatoriske endringer.

«*Den norske samarbeidsmodellen*» er et begrep som ofte blir trukket fram for å beskrive måten vi arbeider med trafikksikkerhet på i Norge. Kort oppsummert innebærer dette at det pågår et utstrakt tverrsektorielt samarbeid om trafikksikkerhet, og at det i tillegg foregår et samarbeid mellom ulike aktører innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Videre at vi har en gjennomgående styringsmodell, med nasjonale mål og strategier i Nasjonal transportplan og tiltak i fireårige tiltaksplaner for trafikksikkerhet, som de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet er sammen om å utarbeide. Denne samarbeidsmodellen har bidratt sterkt til å gjøre trafikksikkerhetsarbeidet robust for å takle utfordringer knyttet til organisatoriske endringer. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er et sentralt element i samarbeidsmodellen.

3) Samferdselsdepartementet: Prop. 1 S (2021-2022) For budsjettåret 2022.





# Del I - Grunnlag



# 1. Visjon, mål og oppfølging

## 1.1 Målhierarki

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2 og faktaboks 1.1.
- **Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde** - *Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.* Formuleringen er hentet fra Nasjonal transportplan 2022-2033 og viser den politiske ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Se kapittel 1.3.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Målene gjelder for år 2026 eller samlet for perioden 2022-2025. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4.
- **Tiltak** – Tiltakene som skal gjennomføres i fireårsperioden er beskrevet i dokumentets del II og III (kapittel 6-27). Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av viktige trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Enkelte tiltak er konkretisert med hensyn til gjennomføring og ambisjonsnivå, og er angitt som «oppfølgingstiltak».

## 1.2 Nullvisjonen

Nullvisjonen ble vedtatt i 2001, i forbindelse med Stortingets behandling av *St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011*. Det betyr at nullvisjonen nå har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i 20 år.

Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet, men utfordringene er størst i veitrafikken, og det er derfor her den har hatt størst betydning. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i veisystemet.

I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er det formulert et overordnet og langsiktig mål for transportsektoren – at vi skal ha et *effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*. På neste nivå er det fem sidestilte mål, som skal gi retningen for ressursbruken i planperioden. Blant disse er Nullvisjonen for drepte og hardt skadde (jf. figur 1.1). Det gir oss et klart mandat til å fortsette arbeidet med å legge til rette for at ingen skal bli drept eller hardt skadd i veitrafikken.

De fem målformuleringene rommer mange potensielle målkonflikter, noe som er viktig å ha et bevisst forhold til ved prioritering av tiltak. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4.



Figur 1.1 – Mål for transportsektoren hentet fra Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033.

### Faktaboks 1.1 – Nullvisjonens tre grunnpilarer

**Etikk** - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

**Vitenskapelighet** - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

**Ansvar** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

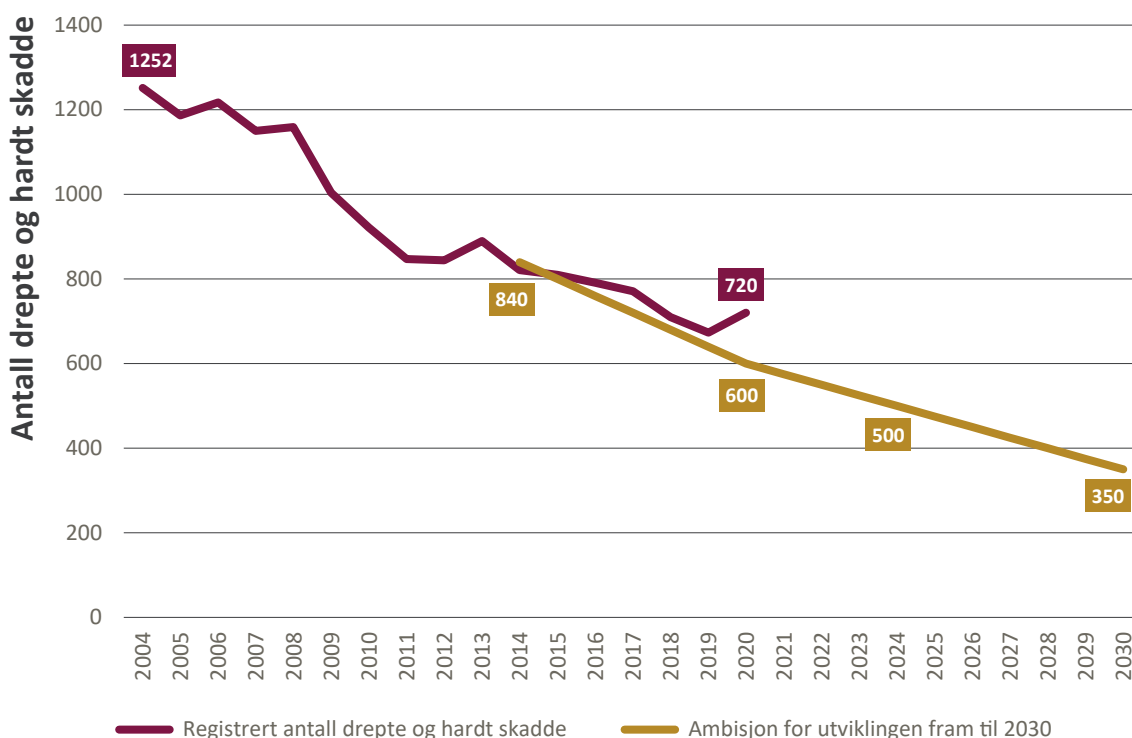


## 1.3 Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde

Ved behandling av NTP 2018-2029 fastsatte Stortinget et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 er målet videreført som regjeringens ambisjon for utviklingen i drepte og hardt skadde. Dette er supplert med en ambisjon om at det maksimalt skal være 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Dermed har vi for første gang fått en tidfesting av når den delen av nullvisjonen som gjelder drepte skal være oppfylt.

I stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 er det vist kurver for nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen for utvikling i drepte og hardt skadde fram til 2030 (se figur 1.2) og for utvikling i drepte fram til 2050 (se figur 1.3).

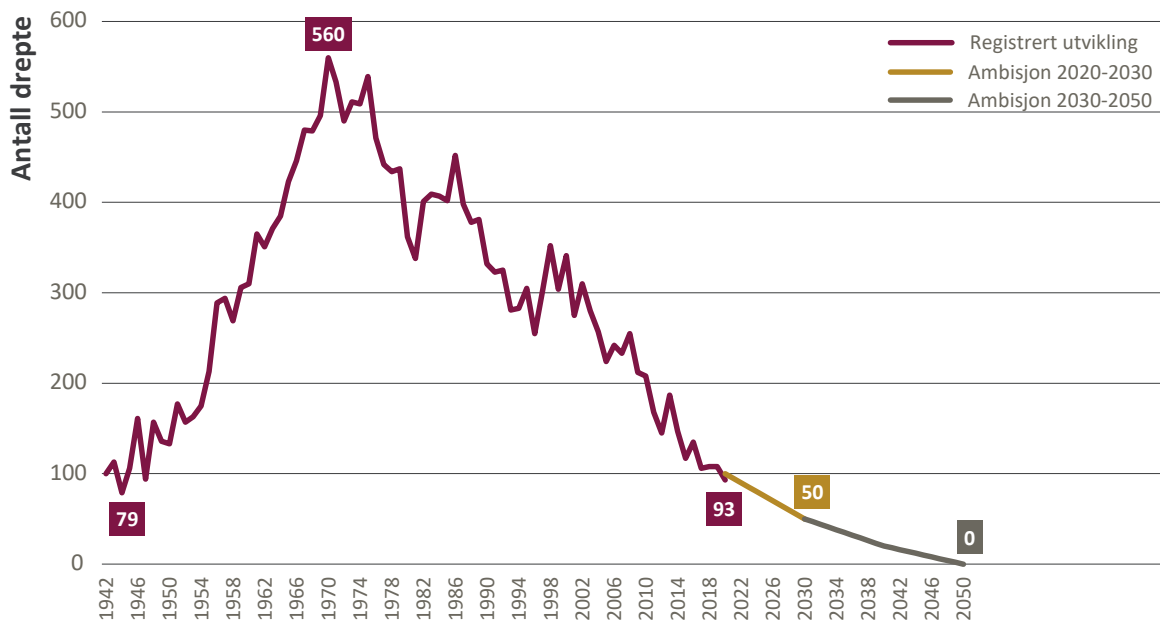
Kurven for drepte og hardt skadde bruker 2014 som utgangspunkt, og ble første gang vist i stortingsmeldingen om NTP 2014-2023, for å illustrere nødvendig progresjon for å nå et mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Kurven er senere forlenget til 2030, som vist i figur 1.2. Figuren viser at oppnådd resultat har ligget på etterskudd i forhold til kurven hvert år fra og med 2015. Fra 2015 til 2019 var det likevel en reduksjon i drepte og hardt skadde hvert år, og den årlige progresjonen lå nært opp til utviklingen som er nødvendig for å være på rett kurs i forhold til ambisjonen for 2030. Imidlertid fikk vi en markant økning fra 2019 til 2020. 720 drepte og hardt skadde i 2020 er hele 120 flere enn det vi burde hatt dersom vi skulle vært på rett kurs i forhold til ambisjonen for 2030. Den negative utviklingen fra 2019 til 2020 skyldes i sin helhet at flere har blitt hardt skadd. Foreløpige tall for de ti første månedene i 2021 viser en mer positiv utvikling, med et forventet resultat på rundt 650 drepte og hardt skadde i 2021 (se nærmere omtale i kapittel 3.2).



Figur 1.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon for perioden 2004-2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2030.

I vedlegg 1 er den nasjonale kurven i figur 1.2 brutt ned på fylkesnivå. Tilsvarende er det i vedlegg 2 vist kurver for utviklingen i hvert av de ni storbyområdene dersom disse skal følge det som er ønsket progresjon på nasjonalt nivå.

Tidligere har den politiske ambisjonen for ulykkesutviklingen utelukkende vært knyttet til summen av drepte og hardt skadde. I NTP 2022-2033 er det i tillegg satt en ambisjon for utviklingen i drepte. Nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot 50 drepte i 2030 og null drepte i 2050 er vist i figur 1.3. Utgangsnivået for kurven ble satt til 100 drepte i 2020, som er et gjennomsnitt for de siste årene. Faktisk antall omkomne i veitrafikkulykker i 2020 var 93, mens foreløpige tall viser at 86 personer omkom i 2021 (se nærmere omtale i kapittel 3.2).



Figur 1.3 – Utvikling i antall drepte – registrert situasjon fra 1942 til 2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2050.

Ambisjonsnivået i NTP er basert på politirapporterte personskadeulykker, og det er dette som inngår i den offisielle statistikken for veitrafikkulykker fra SSB. Vi antar at alle omkomne i veitrafikkulykker blir rapportert til politiet. Det er imidlertid kjent at mange som blir hardt skadd ikke blir rapportert, og derfor heller ikke blir en del av den offisielle statistikken. I kapittel 20.4 er det gitt en omtale av problematikken knyttet til underrapportering og av tiltak for å få en mer fullstendig oversikt over ulykkesituasjonen.

Selv mord i trafikken og omkomne der døden inntreffer direkte av illebefinnende eller sykdom tas ikke med i ulykkesstatistikken, og inngår derfor ikke i figur 1.3. Selvmord er et betydelig samfunnsproblem, og veitrafikken er en av flere arenaer som brukes til å ta sitt eget liv. De senere årene er mellom fire og ni dødsfall i trafikken hvert år tatt ut av ulykkesstatistikken fordi det kan dokumenteres at det dreier seg om selvmord. Tiltak for å forhindre selvmord i trafikken inngår ikke innenfor rammene av arbeidet med *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Imidlertid deltar Statens vegvesen, Helsedirektoratet og flere av de øvrige trafikksikkerhetsaktørene i det selvmordsforebyggende arbeidet, blant annet gjennom oppfølging av den nasjonale handlingsplanen for forebygging av selvmord<sup>4</sup>.

Eneulykker med fotgjengere (fallulykker m.m.) regnes ikke som veitrafikkulykker, selv om de skjer i et trafikkmiljø, og inngår som følge av dette ikke i grunnlaget for figurene 1.2 og 1.3. Eneulykker med fotgjengere er derfor kun gitt en svært kortfattet omtale (jf. kapittel 13.2). Imidlertid vil flere av oppfølgingstiltakene i tiltaksplanen også bidra positivt til å redusere omfanget av slike ulykker.

Et ambisjonsnivå for 2030 og videre fram til 2050 må nødvendigvis være basert på svært usikre forutsetninger. Vi må være åpne for at det kan skje betydelige endringer i rammebetingelsene, som vi i dag ikke kan forutse og som ikke kan knyttes direkte til prioriteringer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet eller til samferdselspolitikken for øvrig. Koronapandemien har vist oss at reisemiddel-fordeling og reiseomfang kan endres over natta, og det er umulig å vite i hvilken grad rutiner og levemåte vi har vendt oss til de siste to årene vil gi varige endringer. Et mulig scenarie kan være at manglende bruk av kollektivtransport undergraver det økonomiske fundamentet for kollektivtrafikken

4) Departementene: *Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020-2025 – Ingen å miste*.



på lengre eller varig basis. Klimaendringene er et annet område som kan gi grunnlag for plutselige endringer, for eksempel ved at det innføres strenge restriksjoner med hensyn til reisemåte for å sikre klimavennlig transport. Endringer i reisemønstret vil kunne ha stor betydning for ulykkesutviklingen, både positivt og negativt.

## 1.4 Tilstandsmål

Det er valgt ut en rekke indikatorer som vil bli brukt for å vise tilstandsutviklingen innenfor områder som har direkte betydning for antall drepte og hardt skadde. Disse er delt i to hovedkategorier:

- Indikatorer der det er satt tallfestet mål for tilstandsutviklingen (*målindikatorer*)
- Indikatorer som vil bli brukt for å synliggjøre en utvikling, men der det ikke settes mål for tilstandsutviklingen (*utdypende indikatorer*).

Det er valgt en eller flere *målindikatorer* innenfor de fleste av tiltaksplanens 15 innsatsområder. Indikatorene og tilhørende tilstandsmål er vist i tabell 1.1, mens det er gitt en mer utdypende omtale som innledning til beskrivelsen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II. Intensjonen har vært at målindikatorene skal fange opp de mest sentrale tilstandsendringene vi får ved å gjennomføre oppfølgingstiltakene innenfor det aktuelle innsatsområdet. Det har imidlertid ikke vært mulig å gjennomføre dette fullt ut, ei heller unngå at noen oppfølgingstiltak med god forventet trafikksikkerhetseffekt bare i begrenset grad bidrar til å nå tilstandsmålene.

De *utdypende indikatorer* er ikke tatt med i tabell 1.1 eller i omtalen i del II. Imidlertid er det i vedlegg 4 vist en fullstendig oversikt over målindikatorer og utdypende indikatorer. De utdypende indikatorer dreier seg i stor grad om en underoppdeling/detaljering av målindikatorer. Det vil hvert år bli utarbeidet et dokument som viser tilstandsutviklingen, både når det gjelder målindikatorer og når det gjelder de utdypende indikatorer (se kapittel 1.5).

Innenfor enkelte av innsatsområdene har det vært krevende å sette tallfestede mål for tilstandsutviklingen. Her har vi i stedet lagt til grunn en *overordnet tilstandsformulering* som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Dette er vist sammen med målindikatorer i tabell 1.1.



Foto: Knut Oppeide, Statens vegvesen

Tabell 1.1 – Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformuleringer

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).</li> <li>- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).</li> </ul>
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).</li> <li>- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent)</li> <li>- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).</li> <li>- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).</li> </ul>
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).</li> <li>- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> </ul>
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> <li>- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).</li> </ul> Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent).</li> <li>- 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).</li> </ul>
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent).</li> <li>- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.</li> </ul>
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

Tabell 1.1 (forts.) – Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformuleringer

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minst 200 kommuner være godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i> (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).</li> <li>- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som <i>Trafikksikker fylkeskommune</i> (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).</li> <li>- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.</li> </ul>
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.</li> <li>- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.</li> <li>- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.</li> </ul>

## 1.5 Oppfølging av tiltaksplanen

Det legges til grunn at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* følges opp på tilsvarende måte som tiltaksplanene for 2014–2017 og 2018–2021. Det innebærer at det skal utarbeides årlige resultatrapporter som viser progresjon i forhold til ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan og tilstandsmålene/indikatorerne i tiltaksplanen. I tillegg vil det bli utarbeidet egne rapporter som viser framdriften med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene som er beskrevet i dokumentets del II og III. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.



## 2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv

### 2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål

FNs medlemsland vedtok i 2015 Agenda 2030, med 17 globale mål for en bærekraftig utvikling de neste 15 årene (se figur 2.1). De nye bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, og erstatter tusenårsmålene som ble vedtatt i år 2000. Innenfor de 17 globale målene er det til sammen 169 delmål, som gir en mer konkret angivelse av hva som skal oppnås.



Figur 2.1 – FNs bærekraftsmål

Årlig forårsaker veitrafikkulykker om lag 1,3 millioner dødsfall i verden. I tillegg blir om lag 50 millioner skadd. Disse tallene har holdt seg relativt uendret de siste 20 årene. I mange land er ulykker i veitrafikken en betydelig hindring for en bærekraftig utvikling, og trafikksikkerhetsarbeidet har derfor en naturlig plass i arbeidet for å nå FNs bærekraftsmål. To av de 169 delmålene i Agenda 2030 gjelder trafikksikkerhet.

- **Bærekraftsmål 3 God helse, delmål 6:**

*Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.*

- **Bærekraftsmål 11 Bærekraftige byer og samfunn, delmål 2:**

*Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transport-systemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre.*

Bærekraftsmål 3.6 ble satt med 2020 som sluttår. FN bekreftet i september 2020 et fortsatt høyt ambisjonsnivå innenfor trafikksikkerhet, gjennom å vedta en resolusjon som proklamerte trafikksikkerhetstiåret 2021-2030<sup>5)</sup>, der det blant annet inngår et mål om minst å halvere antall drepte og skadde i veitrafikken innen 2030<sup>6)</sup>. Resolusjonen støtter seg på deklarasjonen fra den tredje globale ministerkonferanse om trafikksikkerhet, som ble avholdt i Stockholm februar 2020<sup>7)</sup>. WHO har fulgt opp resolusjonen gjennom å utarbeide en global plan, som viser hva som behøves for å nå målet om halvering av drepte og skadde<sup>8)</sup>. Styresmaktene anbefales å legge til grunn en «*Safe system*» tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet. En slik tilnærming ivaretas i Norge gjennom å legge nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet.

Norges ambisjonsnivå for utviklingen fram til 2030 gjelder drepte og hardt skadde, mens FNs globale mål i tillegg til drepte omfatter skadde, uten spesifisering av skadegrad. Ambisjonsnivået i NTP 2022-2033 innebærer at antall drepte og hardt skadde må halveres innen 2030, sammenliknet med 2020 (jf. figur 1.2). Vi kan derfor konkludere med at ambisjonsnivået i Norge er på nivå med FNs globale mål.

## 2.2 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Figur 2.2 viser antall drepte i veitrafikken per mill. innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2020<sup>9)</sup>. Figuren viser at Norge har færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet, fulgt av Sverige, Storbritannia og Sveits. Dårligst resultat har Romania med fem ganger flere drepte per mill. innbyggere enn Norge.

Dersom vi avgrenser oss til land med mer enn 0,5 mill. innbyggere, er 2020 sjette året på rad at Norge er landet i Europa med færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Island hadde et bedre resultat enn Norge i 2019, men med kun 0,35 mill. innbyggere vil statistiske tilfeldigheter medføre store prosentvise svingninger i antall drepte fra år til år.

I 2020 hadde Norge 17 drepte per mill. innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 42<sup>10)</sup>. Dersom vi legger til grunn foreløpige tall for 2021 ligger Norge og Sverige på henholdsvis 16 og 18 drepte per mill. innbyggere.

De fleste europeiske land har også data for trafikkarbeid, og denne statistikken viser at Norge også er best i Europa når det gjelder antall drepte i forhold til trafikkarbeidet (antall kjørte km)<sup>11)</sup>. Blant EU-landene som har meldt inn tall for trafikkarbeid, ligger gjennomsnittet i treårsperioden 2018-2020 på 6,0 drepte per mrd. kjøretøykm, mens risikoen i Norge i samme periode lå på 2,3 drepte per mrd. kjøretøykm.

Totalt 18 844 personer mistet livet i veitrafikken i EU-landene i 2020, hvilket er hele 17 prosent færre enn i 2019. Reduksjonen kommer etter flere år med svært liten framgang (totalt 6 prosent reduksjon i perioden 2013-2019). Den betydelige reduksjonen i 2020 kan imidlertid ikke tilskrives gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak, men snarere reiserestriksjoner grunnet koronapandemien.

EU sin målsetting var at antall omkomne i veitrafikken skulle halveres fra 2010 til 2020. Oppnådd resultat var 37 prosent reduksjon. Hellas var det eneste landet i EU som oppnådde en halvering (54 prosent reduksjon). I Norge var det til sammenlikning 55 prosent færre omkomne i trafikken i 2020 enn i 2010.

5) *DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030.*

6) *United Nations A/res/74/299 Improving global road safety.*

7) *Stockholm Declaration Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020.*

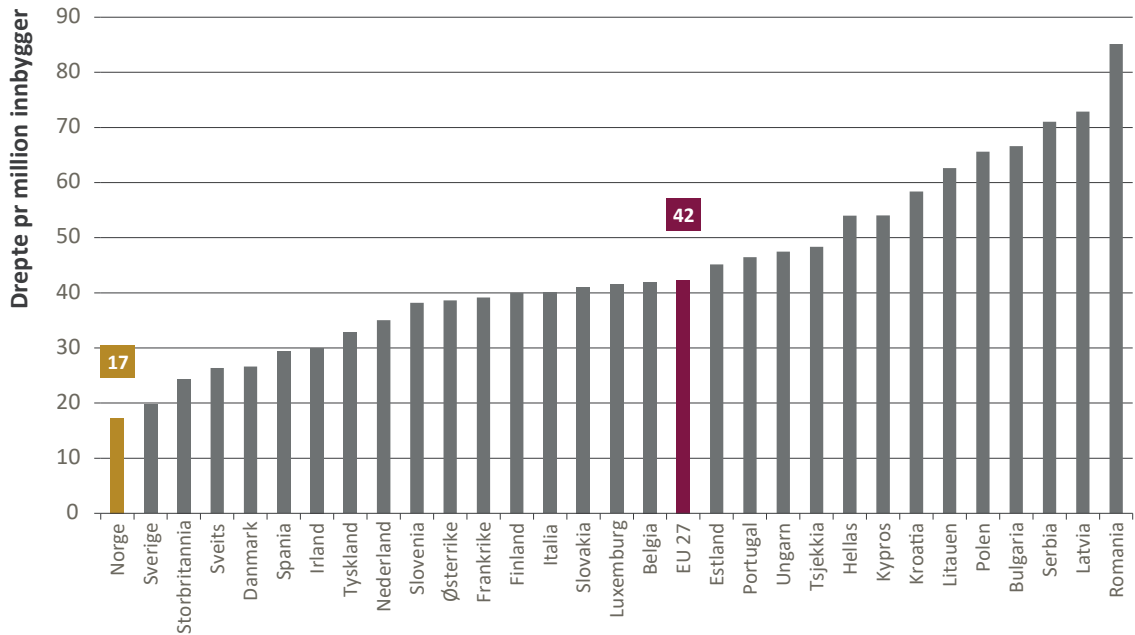
8) *Global Plan – Decade of Action for Road Safety 2021-2030.*

9) *Statistikk hentet fra rapporten Ranking EU progress on road safety – 15th Road Safety Performance INDEX Report, june 2021 (ETSC - European Transport Safety Council).*

10) *Gjelder de 27 nåværende EU-landene (Storbritannia ikke inkludert).*

11) *ETSC: Ranking EU progress on Road Safety – 15th Road Safety Performance Index Report, juni 2021 (side 26).*

EU har fastsatt et nytt mål, som innebærer en halvering av henholdsvis drepte og hardt skadde i perioden 2020-2030. Videre er det fastsatt et langsiktig mål for 2050 om å komme så nær null omkomne i veitrafikken som mulig<sup>12)</sup>



Figur 2.2 - Antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i 2020 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land (statistikk fra European Transport Safety Council - ETSC).

12) COM (2018) 293 final: Europe on the Move – Sustainable Mobility for Europe – Safe, connected and clean.



# RAPPORT

Vei 2021/03

# RAPPORT



# RAPPORT

VEI 2022/02

Møteulykke mellom to busser på fv.  
Tangen i Stange kommune 11. mars

 English summary included

Statens havarikommisjon • Postboks 213, 2001 Lillestrøm • Tlf: 63 89 63 00 • havarikomm

# RAPPORT

VEI 2021/05

om møteulykke mellom pers  
på rv. 3 ved Rasta i Stor-Elve  
mber 2020

# RAPPORT

VEI 2

Ryggeulykke med renova  
Spars vei, Nøtterøy i Fær  
23. november 2020

 English summary included

Statens havarikommisjon • Postboks 213, 2001 Lillestrøm • Tlf: 63 89 63 00 • havarikommisjonen.no • post@nsia.no

English summary included

Statens havarikommisjon • Postboks 213, 2001 Lillestrøm • Tlf: 63 89 63 00 • havari

## 3. Kunnskapsgrunnlag

### 3.1 Kilder til kunnskap

#### Ulykkesregistre

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for veitrafikken blir primært samlet inn og bearbeidet av politiet, Statistisk sentralbyrå (SSB), Statens vegvesen, helsemyndighetene og forsikringsbransjen. Den mest brukte kilden til ulykkesdata er Statens vegvesens ulykkesregister *TRULS*<sup>13)</sup>. Dette er nokså likt SSB sitt offisielle ulykkesregister, og begge registre baseres på innsamlede data fra politirapporterte veitrafikkulykker med personskade. I tillegg til *TRULS* legges trafikkulykker inn i statistikkverktøyet *TRINE*<sup>14)</sup>.

#### Faktaboks 3.1 – TRULS og TRINE

«*TRULS*» (Trafikkulykkesregisteret til Statens vegvesen) er et saksbehandlingssystem og database i Statens vegvesen for registrering, rapportering og analyse av trafikkulykker på norske veier. *TRULS* erstattet systemene *STRAKS UReg* og *URap* i 2020. *TRULS* har data om veitrafikkulykker siden 1977, og det er kun politirapporterte veitrafikkulykker med personskade som registreres. Offentlig tilgjengelige data fra *TRULS* er tilgjengelig for publikum gjennom det web-baserte statistikkverktøyet «*TRINE*» (Trafikkulykkesregisteret Innsyn Eksternt).

*Norsk pasientregister (NPR)* inneholder opplysninger om alle pasienter behandlet ved norske sykehus. I 2007 opprettet Helsedirektoratet et nytt landsdekkende skaderegister, basert på sykehusregistrerte skader som en del av NPR; *Felles Minimum Datasett (FMDS)*. Fra og med 2009 ble alle sykehus som behandler skadepasienter, samt de kommunale legevaktene i Oslo, Bergen og Trondheim, bedt om å rapportere skader inn i registreringsmodulen FMDS. FMDS registrerer videre hvilken skade det er (for eksempel sykkelskade), men ikke årsaken til skaden (for eksempel kollisjon med bil eller utforkjøring). Når ulykken defineres som en trafikkulykke skal framkomstmiddelet angis. Komplettheten på registeret er imidlertid ikke optimal og varierer mellom ulike sykehus.

*Nasjonalt traumeregister (NTR)* er et av de nasjonale medisinske kvalitetsregistrene i Norge. NTR kartlegger og evaluerer omfang og karakteristika av alvorlig skadde pasienter, samt innhold i og utfall av traumebehandlingen. Hensikten med registeret er å få oversikt over hvor mange som skades alvorlig hvert år, måle kvaliteten på behandlingen, forbedre den og bidra til forebyggende arbeid. NTR samler opplysninger om behandlingen av pasienten fra hele behandlingsskjeden, fra prehospitale tjenester (AMK og ambulanse) og traumemottak til rehabilitering. Registeret inneholder data om skademekanisme, herunder blant annet om skaden skyldtes en transportulykke, framkomstmiddel og den skaddes rolle.

*Kommunalt pasient- og brukerregister (KPR)* er et sentralt helseregister. Det inneholder opplysninger om alle som mottar helse- og omsorgstjenester fra kommunen. Formålet med registeret er å gi grunnlag for forskning, kvalitetssikring, planlegging og styring av helse og omsorgstjenesten.

13) *TRULS* = *TRafikkULykkesregisteret til Statens vegvesen*.

14) *TRINE* = *TRafikkulykkesregisteret INnsyn Eksternt*.

Gjennom dette registeret kan vi få informasjon om skader som behandles i primærhelsetjenesten.

Forsikringsbransjen har i mange år hatt egne registre for materielle skader (*TRAST*) og personskader (*PRETRAST*) i trafikken forårsaket av motorkjøretøy. Forsikringselskapene som leverer data til disse registrene dekker 80–90 prosent av det norske markedet. I løpet av de siste 4–5 årene har imidlertid mer og mer av skaderegistreringen foregått digitalt ved at kunden selv registrerer de materielle skadene. Dette har gitt dårligere kvalitet, både med hensyn til stedsbestemmelse (tidligere lå kommune inne), samt også for en del andre opplysninger knyttet til hvordan og hvorfor skaden skjedde. Finans Norge har derfor sett seg nødt til å stenge *TRAST*. Det er likevel fortsatt mange opplysninger i *TRAST* som har god kvalitet, og disse vil bli presentert i et eget oppsett på Finans Norge sin hjemmeside, som «Nøkkeltall trafikkskader». *PRETRAST* er fortsatt tilgjengelig, men uten pålitelige opplysninger om sted.

### **Politiets analyser for å forebygge og avdekke trafikkriminalitet**

Politiets nasjonale tilstandsanalyser gir en oppdatert status om trafikantatferd og ulykkesutvikling, og om politiets innsats på veiene. Den gir kunnskap om foranledningen til alvorlige trafikkuulykker og er et viktig grunnlag for prioriteringer innenfor politiets trafikkkrettede virksomhet.

### **Statens havarikommisjon - uavhengige sikkerhetsundersøkelser**

Statens havarikommisjon (SHK) har som undersøkelsesmyndighet ansvar for å utføre selvstendige offentlige sikkerhetsundersøkelser av alvorlige ulykker og hendelser i alle transportgrener og i forsvaret. Formålet er å bedre sikkerheten ved å utrede forhold som kan ha betydning for forebygging av nye ulykker. Arbeidet er uavhengig og adskilt fra politiets etterforskning og påfølgende straffeprosess.

Undersøkelsene avsluttes med offentlige rapporter og eventuelle sikkerhetstilrådingene til de som best kan iverksette tiltak for å forbedre sikkerheten, og disse sendes til Samferdselsdepartementet for oppfølging. Dette arbeidet gir gode bidrag til økt trafikksikkerhet, spesielt ved bakenforliggende forhold, da tilrådingene ofte er innrettet på organisatorisk og/eller lovregulerende nivå. Sikkerhetstilrådingene er fordelt med 35 prosent innenfor infrastruktur/veiforhold, om lag 25 prosent innen kjøretøyforhold og i underkant av 15 prosent relatert til trafikantforhold. 25 prosent av tilrådingene er knyttet til sikkerhetsforbedring innen HMS/ledelse/organisasjon, og denne andelen har en økende tendens, spesielt i offentlig sektor.

### **Statens vegvesens analyser av dødsulykker**

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 analysert alle dødsulykker i veitrafikken. Formålet med arbeidet er å kunne bidra til et godt kunnskapsgrunnlag og læring, som er en viktig forutsetning for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Ulykkesanalysegruppen utarbeider, i tillegg til ulykkesanalyse rapporter fra hver analyserte dødsulykke, også en samlet årsrapport. Det samlede datagrunnlaget fra analyse av nærmere 2 400 ulykker benyttes til videre forskningsstudier og danner grunnlag for tiltaks- og politikktutforming.

I 2019 gikk arbeidet fra å være regionalt organisert til å organiseres i én landsdekkende ulykkesanalysegruppe. I 2020 ble ulykkesanalysegruppens arbeid ytterligere forankret som en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom en ny hjemmel i vegtrafikkloven (§ 51 a).

### **FoU innen trafikksikkerhet**

Ulykkes- og trafikkbildet er i stadig endring og dagens trafikksikkerhetstiltak vil ikke nødvendigvis løse framtidens utfordringer. Kunnskapsutvikling er derfor en viktig forutsetning for veien mot nullvisjonen. Forskning foregår i et tett samspill mellom oppdragsgivere og utførende forskningsinstitutt eller universitet. Flere av aktørene bak tiltaksplanen er sentrale oppdragsgivere som initierer viktig FoU-arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Flere forskningsinstitutter har høy kompetanse innenfor trafikk sikkerhet. I tillegg til å svare ut enkeltstående oppdrag deltar de i ulike FoU-programmer, både nasjonalt og internasjonalt. Universitets- og høyskolesektoren gir også vesentlige bidrag innen fagområdet. Forskningsrådet bidrar til gjennomføring av forskning, blant annet gjennom programmet *Transport 2025*.

I kapittel 20 er det sett nærmere på noen områder som vil være sentrale i FoU-arbeidet i den kommende fireårsperioden.

### Kunnskap om virkninger av tiltak

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin publikasjon *Trafikksikkerhetshåndboken* gir en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkninger av ulike trafikk sikkerhetstiltak. Håndboken oppsummerer mer enn 2000 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter og omtaler nærmere 150 ulike trafikk sikkerhetstiltak. Det pågår en kontinuerlig revisjon av *Trafikksikkerhetshåndboken*, gjennom oppdatering av enkeltkapitler. Oppdatert versjon av håndboken er tilgjengelig på internett<sup>15</sup>.

### Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Samfunnsøkonomiske analyser brukes for å veie fordeler og ulemper ved et tiltak, og er mye brukt i vurdering av samferdselstiltak. Trafikk sikkerhet inngår som et viktig element i slike analyser, og reduserte ulykker og personskader verdsettes som en økonomisk nytte.

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2020-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 32,2 mill. kr for en drept, 11,7 mill. kr for en hardt skadd og 774 000 kr for en lett skadd. Basert på disse tallene kan vi anslå at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet om lag 13,2 mrd. kr i 2020<sup>16</sup>.

Kostnadene fra personskadeulykker omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. Den såkalte velferdskomponenten er verdien av velferdstapet trafikkskadd og pårørende opplever som følge av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår.

Også de materielle skadene knyttet til veitrafikkulykker har en betydelig kostnad, i hovedsak fra ulykker uten personskade. Basert på statistikk for forsikringsutbetalinger har vi at materielle skader i veitrafikkulykker hadde en samlet kostnad på om lag 10,0 mrd. kr i 2020<sup>17</sup>.

Det er påbegynt et arbeid med sikte på å harmonisere verdien av helse innenfor ulike områder, slik at helsekostnader forbundet med trafikkskader behandles på en sammenlignbar måte med helseeffekter av økt gåing og sykling. Dette kan gi nye enhetskostnader for de ulike skadegradene til bruk i de samfunnsøkonomiske beregningene. Imidlertid vil beregninger basert på prissatte konsekvenser alltid måtte veies opp mot ikke-prissatte konsekvenser. Vi vil aldri kunne «regne oss fram til» at nullvisjonen er lønnsom. Det å verdsette et liv med et kronebeløp bryter fundamentalt med nullvisjonen, der en av grunnpilarene er at et hvert menneske er unikt og uerstattelig.

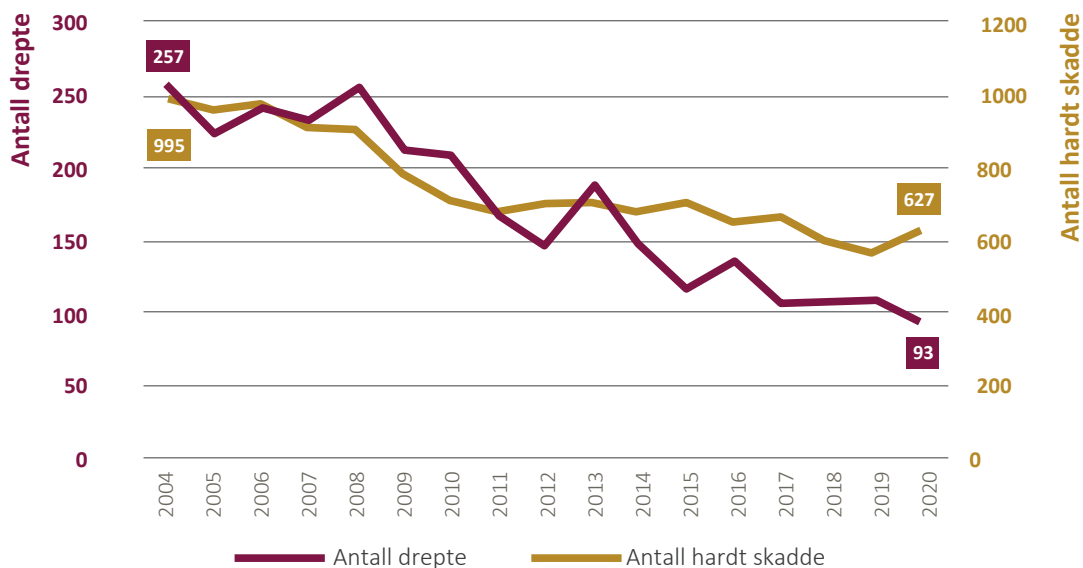
## 3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen

Det systematiske og kunnskapsbaserte trafikk sikkerhetsarbeidet i Norge har gitt gode resultater. I 2020 omkom 93 personer i veitrafikken, hvilket var det laveste antallet siden 1944 (se figur 1.3). Foreløpige tall for 2021 viser en ytterligere reduksjon, til 86 omkomne. Til sammenlikning var det 560 som omkom i veitrafikken i 1970, til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte km per år) var under en tredjedel av det vi har i dag. Dersom risikoen for å bli drept per kjørte km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt i overkant av 1800 drepte i 2020 i stedet for 93.

15) Se <http://tsh.toi.no/>

16) Enhetskostnadene per drept, hardt skadd og lettere skadd er hentet fra Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser. Hardt skadde omfatter de to skadegradene «meget alvorlig skadd» og «alvorlig skadd». Meget alvorlig skadde er i veileder V712 oppgitt med enhetskostnad 28,9 mill. kr og alvorlig skadde med enhetskostnad 10,3 mill. kr. Enhetskostnaden per hardt skadd (11,7 mill. kr) er et vektet tall der det tas hensyn til den normale fordelingen mellom antall meget alvorlig skadde og antall alvorlig skadde.

17) Kostnadene knyttet til materielle skader i veitrafikkulykker er hentet fra tabell 2b i Finans Norge sin «Skadestatistikk 1997-2020» (braker oppgitt beløp for «ansvar ting» og «vognskade»).



Figur 3.1 - Ulykkesutviklingen splittet på dreptede og hardt skadde.

Nullvisjonen omfatter i tillegg til dreptede også hardt skadde. Figur 3.1 viser at det over tid har vært en betydelig mer positiv utvikling for dreptede enn for hardt skadde. Mens antall dreptede er halvert fra 2013 til 2020, er antall hardt skadde kun 11 prosent lavere i 2020 enn i 2013. Fra 2019 til 2020 var det en markant reduksjon i antall dreptede, mens det var en tilsvarende markant økning i antall hardt skadde. Foreløpige tall for de ti første månedene i 2021 viser at det ligger an til klart færre hardt skadde i 2021 enn i 2020, og at det samlede antallet dreptede og hardt skadde vil bli redusert fra 720 i 2020 til i størrelsesorden 650 i 2021.

Det er viktig å presisere at grafen for hardt skadde i figur 3.1 viser SSB sine offisielle tall, og er basert på data fra politirapporterte personskadeulykker. Det er påvist at det er et betydelig antall hardt skadde i veitrafikken som ikke inngår i de politirapporterte ulykkene. I kapittel 20.4 er det gitt en omtale av problematikken knyttet til underreportering av hardt skadde og av det pågående arbeidet for å få en mer fullstendig oversikt over ulykkesituasjonen.

Et tilbakeblikk på ulykkesutviklingen gir et bilde av hvilke deler av trafikksikkerhetsarbeidet som har lyktes og hvor vi ikke har vært like flinke. Det gir også et utgangspunkt for å vurdere hvor vi har de største gjenstående utfordringene. Nedenfor følger en kortfattet gjennomgang av utviklingen i dreptede og hardt skadde med hensyn til henholdsvis trafikantgrupper, ulykkestyper, fartsgrensenivåer, aldersgrupper og veikategori.

- I løpet av de siste 30 årene er risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per km) redusert for alle de største **trafikantergruppene** (bilførere, bilpassasjerer, motorsyklister, mopedister, syklistene og fotgjengere), men i ulik grad. I tillegg har eksponeringen utviklet seg ulikt for de ulike trafikantgruppene. Andelen av de dreptede og hardt skadde som er førere eller passasjerer på motorsykel har økt kraftig de senere årene, og utgjorde i 2020 hele 22 prosent av totalt antall dreptede og hardt skadde. Det er også en økende trend når det gjelder andelen dreptede og hardt skadde som er syklistene, og da særlig i de største byområdene. Både for motorsyklister og for syklistene i storbyområdene kan den økte andelen sees i sammenheng med at det har vært en kraftig økning i eksponeringen i form av antall km kjørt/syklet. Men dette er like fullt trafikantgrupper som utgjør en økende del av utfordringsbildet, hvilket tilsier behov for økt fokus i trafikksikkerhetsarbeidet.



- En fordeling på **ulykkestyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Med andre ord var en økende del av utfordringsbildet knyttet til ulykker som typisk skjer utenfor tettbygd strøk. Dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike ulykkestypene. Hovedbildet er at vi nå har en lavere andel som blir drept eller hardt skadd i møteulykker og utforkjøringsulykker enn vi hadde i 2010, og en noe høyere andel som blir drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker. Dette viser at satsingen på trafikksikre veier utenom tettbygd strøk, for eksempel gjennom bygging av møtefrie veier, er i ferd med å gi resultater, og at det nå i større grad må fokuseres på utfordringer innenfor tettbygd strøk. Andel av de drepte og hardt skadde som er i ulykker med påkjøring bakfra har holdt seg relativt stabilt, men med en noe økende tendens de siste ti årene.
- Fordelingen på ulykkestyper har til en viss grad sammenheng med hvordan ulykkene fordeles på de ulike **fartsgrensenivåene**. Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra noen enkeltstående år med sterkt avvikende resultater var andelen drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t økende fra 2004 til 2015, og har deretter flatet ut. Som et gjennomsnitt for de fire siste årene har om lag 35 prosent av de drepte og hardt skadde vært på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t.
- Antall drepte og hardt skadde er redusert i alle **aldersgrupper**, men det er betydelige forskjeller i utviklingen i de ulike aldersgruppene:
  - Barn er uten tvil den aldersgruppen der vi over tid har lykkes best. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens det i 2019 for første gang ikke omkom noen barn, noe som var en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2020 omkom to barn og i 2021 tre barn<sup>18)</sup>. Dette viser viktigheten av å fortsette et målrettet trafikksikkerhetsarbeid rettet mot barn og unge, uavhengig av resultatet i ett enkeltstående år. Det gjenstår fortsatt en betydelig jobb før nullvisjonen er oppfylt for barn. De siste fire årene har det i gjennomsnitt vært om lag 20 hardt skadde barn i trafikken hvert år.
  - Fra 2007 hadde vi noen år med kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-19 år, men den positive utviklingen ser nå ut til å ha stoppet opp, og de siste syv årene har tallet på drepte og hardt skadde holdt seg på om lag samme nivå.
  - Aldersgruppen 45-64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste årene har ligget på rundt 30 prosent.
  - Ulykkesstatistikken viser at risikoen, både som bilfører og fotgjenger, øker markant fra fylte 75 år. Eldre utgjør en økende andel av befolkningen, men foreløpig gjelder det i hovedsak aldersgruppen 65-74 år, og vi har til nå ikke sett noen klare tegn til økning i drepte og hardt skadde grunnet «eldrebølgen». I perioden 2022-2025 vil andelen av befolkningen som er i aldersgruppen 75+ øke, og vi kan forvente en gradvis økende utfordring knyttet til dette.

Oppsummert tilsier utviklingen at det er et særlig behov for forsterket innsats rettet mot aldersgruppen 16-19 år. Dette er en aldersgruppe med høy risiko sammenliknet med andre aldersgrupper, og det er derfor urovekkende at det de siste årene ikke har vært noen reduksjon i drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen. Også aldersgruppen 75+ må vies oppmerksomhet, både fordi disse har høy risiko i trafikken, og fordi andelen eldre vil øke kraftig.

- Veikategori er en annen sentral variabel. På riksveinettet har det vært en relativt jevn reduksjon i antall drepte og hardt skadde, med mer enn en halvering fra 2004 til 2020. På fylkesveinettet var det en svært positiv utvikling fra 2004 til 2011, men etter 2011 har antall drepte og hardt skadde holdt seg relativt uendret. Situasjonen på det kommunale veinettet var relativt uendret fra 2004 til 2015. Fra 2015 var det fire år på rad med klar reduksjon i drepte og hardt skadde, som samlet ga nær en halvering. Imidlertid fikk vi en relativt kraftig økning fra 2019 til 2020.

18) Foreløpig tall.

I perioden 2017-2020 var 30 prosent av de drepte og hardt skadde på riksveier, 47 prosent på fylkesveier, 16 prosent på kommunale veier og 7 prosent på andre veier (parkeringsplass, skogsbilvei m.m.). Videre viser statistikken for fireårsperioden at det på:

- Riksveinettet var 11,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Fylkesveinettet var 20,9 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Det kommunale veinettet var 12,4 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.

Dette er gjennomsnittstall per veikategori og varierer selvsagt svært mye fra strekning til strekning. For eksempel er risikoen mye lavere på møtefrie riksveier enn på de øvrige delene av riksveinettet. Risikoen på det kommunale veinettet i Oslo er mye høyere enn på det kommunale veinettet i landet for øvrig.

På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale veinettet.



## 4. Sentrale forutsetninger for mål-oppnåelse

### Håndtering av målkonflikter

De nasjonale målene for transportsektoren vist i figur 1.1 i kapittel 1.2 rommer flere potensielle målkonflikter. Det vil si at ett mål påvirker ett eller flere andre mål negativt. Dette gjelder i særlig grad «Mer for pengene», der samfunnsøkonomisk lønnsomhet er målestokken, og «Nullvisjonen», der utgangspunktet er at ett hvert menneske er uerstattelig. Lønnsomhet, slik det måles i samfunnsøkonomiske analyser, fanger ikke opp alle vurderingene som ligger til grunn for nullvisjonen. I følge et arbeidsdokument fra Transportøkonomisk institutt (TØI)<sup>19)</sup> er det ikke mulig å nå ambisjonen i NTP 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 (jf. kapittel 1.3), utelukkende ved hjelp av tiltak som kan defineres som samfunnsøkonomisk lønnsomme. Det kan blant annet forklares med verdsettingen i dagens samfunnsøkonomiske analyser, der en spart reisetid er langt høyere verdsatt enn en ekstra levetid.

Det er påbegynt et arbeid som kan gi nye enhetskostnader for drepte og skadde i trafikkulykker (jf. kapittel 3.1). Det er viktig at verdsettingen som brukes i samfunnsøkonomiske analyser har en god faglig forankring, men det er også mange valg som må tas i et slikt arbeid som har klare politiske implikasjoner, og som blir avgjørende for lønnsomheten av trafikksikkerhetstiltak. I arbeidsdokumentet fra TØI er det vist til alternative tilnærminger som vil gi en betydelig høyere verdsetting av et statistisk liv enn det som brukes i dagens samfunnsøkonomiske analyser i Norge.

Det er også avgjørende hvordan de samfunnsøkonomiske analysene brukes som beslutningsgrunnlag. Formålet til analysene skal være å klarlegge og synliggjøre konsekvensene av tiltak gjennom å få fram systematisk og mest mulig sammenlignbar informasjon om fordeler og ulemper for samfunnet som helhet og for enkeltgrupper. Nyttekostnadsanalysene omfatter prissatte konsekvenser, dvs. kostnader og nytteeffekter (så langt det er forsvarlig) målt i kroner. En fullstendig samfunnsøkonomisk analyse krever også vurdering av ikke prissatte konsekvenser for andre samfunns mål.

En annen potensiell målkonflikt i transportsektoren er mellom å «bidra til oppfylling av Norges klima- og miljømål» og «Nullvisjonen». Målet om nullvekst i persontrafikken med bil i de største byområdene er viktig, både for å begrense klimautslippet og av hensyn til lokal luftforurensning. Nullvekstmålet forutsetter at flere går og sykler, som også er positivt ut fra et folkehelseperspektiv. Men samtidig vet vi at risikoen for å bli drepte eller hardt skadd per km er langt høyere for gående og syklende enn for førere og passasjerer i bil. Økende bruk av elektriske sparkesykler og annen mikromobilitet bidrar til å forverre dette ytterligere. Målkonflikter krever bevissthet ved prioritering av tiltak. I dette eksemplet er ikke løsningen nødvendigvis å nedtone nullvekstmålet, men snarere å erkjenne at dette må følges opp av en kraftig opptrapping av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot gående og syklende i storbyområdene. En slik opptrapping vil også bidra positivt til nullvekstmålet, fordi det er sannsynlig at flere vil velge å sykle og gå dersom trafikksikkerheten blir bedre.

### Begrensninger i grunnlaget for virkningsberegninger

Kunnskapsgrunnlaget beskrevet i kapittel 3 gir oss et godt utgangspunkt for prioritering av trafikksikkerhetstiltak. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med at det lar seg gjøre å tallfeste hvordan alle gode trafikksikkerhetstiltak vil bidra til færre drepte og hardt skadde. Forutsetningen for å ta med tiltak i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* er at tiltaket forventes å bidra til bedre trafikksikkerhet, ikke at det nødvendigvis er mulig å tallfeste virkningen. Generelt har vi et betydelig

19) TØI Arbeidsdokument 51740 Nullvisjonen, samfunnsøkonomiske analyser og trafikksikkerhet - Drøfting av målkonflikter og mulige løsninger på dem (Rune Elvik 31/5-2021).

bedre grunnlag for å tallfeste virkninger av fysiske tiltak (for eksempel bygging av midtrekkverk) enn av trafikantrettede tiltak (for eksempel trafikkopplæring i barnehagen).

Transportøkonomisk institutt har foretatt en gjennomgang av gjennomførte tiltak og tilstands- endringer, i et forsøk på å forklare den registrerte reduksjonen i drepte og hardt skadde etter år 2000<sup>20</sup>). Gjennomgangen viser at tiltak og tilstands- endringer der vi har et metodisk grunnlag for å beregne virkninger, kan forklare 60 prosent av den registrerte reduksjonen, mens de resterende om lag 40 prosentene ikke kan forklares ved hjelp av virkningsberegninger. Mange av tiltakene i tiltaksplanen er tatt med fordi vi har tro på at de er gode trafiksikkerhetstiltak, men det ikke vil være mulig å gå inn i ettertid og beregne bidraget til redusert antall drepte og hardt skadde.

### Konsekvenser av tiltak som gir flere drepte og hardt skadde

I arbeidet med tiltaksplanen har vi lagt til grunn at det ikke gjennomføres tiltak i planperioden som isolert sett gir flere drepte og hardt skadde. Slike tiltak vil i så fall måtte kompenseres med ytterligere trafiksikkerhetstiltak, utover det som er omtalt i tiltaksplanen. Ambisjonsnivået i NTP er i utgangspunktet høyt. Dersom det i perioden iverksettes tiltak som gir et negativt trafiksikkerhetsbidrag, vil vi raskt komme i en situasjon der ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 framstår som uopnåelig.

Nedenfor følger tre eksempler som illustrerer dette. Eksempelene er innenfor temaene, politiets kontrollvirksomhet, fart og førerett.

- Politiets kontrollvirksomhet, og spesielt Utrykningspolitiet (UP) sin aktivitet, er avgjørende for trafiksikkerheten på norske veier. TØI har i en beregning vist at dersom omfanget av politiets kontrollaktivitet halveres så kan dette medføre at vi får 60 flere drepte og hardt skadde i 2030 enn om kontrollaktiviteten videreføres på dagens nivå<sup>21</sup>). Dette er riktignok beregninger bygd på usikre forutsetninger, men gir likevel en god indikasjon på viktigheten av politiets arbeid.
- Høy fart er den enkeltfaktoren som bidrar til flest trafikkulykker. TØI har beregnet at redusert fartsnivå på veinettet fra 2004 til 2019 resulterte i 117 færre drepte og hardt skadde i enkeltåret 2019, sammenliknet med om fartsnivået hadde vært uendret på 2004-nivå<sup>22</sup>). Dette illustrerer den potensielt negative virkningen av å gjennomføre tiltak som medfører høyere fart, uten at dette samtidig følges opp med risikoreduserende tiltak.
- Norge har strenge krav til førerkort, knyttet til både alder, kompetanse og helse. Dersom kravene svekkes, er det sannsynlig at det vil bli flere drepte og hardt skadde. Følgende saker er under behandling:
  - Stortingets vedtak om å oppheve krav til helseattest for førere over 80 år.
  - Stortingets vedtak om å «gjennomgå praksis med tap av førerett i tilfeller der man ikke ser noen sammenheng mellom personens bruk av rusmidler og føring av motorvogn».
  - Høringsforslag om å tillate at 16-åringer får ta førerkort for å gjøre ungdom i distriktene mer mobile.

Eksempelene viser at tiltak som medfører betydelig reduksjon i politiets kontrollvirksomhet, et klart høyere fartsnivå eller mindre strenge krav til førerett, vil gjøre det lite sannsynlig at vi når den nasjonale ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

20) TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik og Alena Høyve).

21) TØI Arbeidsdokument 51497 Potensielle effekter av redusert omfang av politikontroll (12/8-2019) (Alena Høyve) Tallet det refereres til er hentet fra tabell 2 på side 6 (logaritmisk funksjon).

22) TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik og Alena Høyve).

## 5. Valg av innsatsområder

### 5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg

I denne tiltaksplanen har vi valgt å legge til grunn en bred tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet, der hovedkriteriet for valg av tiltak er at de bidrar til en forventet reduksjon i drepte og hardt skadde. Vi har likevel valgt å ha særlig fokus på 15 utvalgte innsatsområder. Disse er valgt, enten fordi det ved gjennomføring av målrettede tiltak er et stort potensial for å redusere antall drepte og hardt skadde, eller fordi de er viktige i det generelle forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Nedenfor følger en nærmere begrunnelse for valget av innsatsområder, sortert innenfor hovedområdene risikoatferd, befolkningsgrupper, trafikantgrupper/kjøretøygrupper, trafikksikre veier og øvrige innsatsområder. Mål for tilstandsutviklingen og aktørens tiltak knyttet til de ulike innsatsområdene, er omtalt i dokumentets del II (kapittel 6-20). Tiltak som ikke hører naturlig hjemme innenfor de 15 innsatsområdene omtales i dokumentets del III (kapitlene 21-27).

#### Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd (jf. faktaboks 1.1 i kapittel 1.2). Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte og hardt skadde vært redusert med 26 prosent<sup>23</sup>. I tillegg til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte er også uoppmerksomhet en viktig risikofaktor. Vi har derfor valgt disse fire innsatsområdene knyttet til risikoatferd i trafikken.

- **Fart** – Resultater fra dybdeanalysene til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor i 34 prosent av alle dødsulykkene i perioden 2011-2020. Med høy fart menes i denne sammenheng fart som enten var for høy etter forholdene eller som var godt over fartsgrensen (dvs. fart som ville medført inndragning av førerkortet).

Det er en godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret risiko for å bli drept eller hardt skadd. TØI sine beregninger viser at dersom alle overholdt dagens fartsgrenser ville antall drepte og hardt skadde blitt redusert med i underkant av 10 prosent.

- **Rus** – En veikantundersøkelse gjennomført i 2016/2017 viste at 0,2 prosent av førerne var påvirket av alkohol med promille over 0,2 og at 0,7 prosent av førerne var påvirket av narkotika tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere<sup>24</sup>. Risiko knyttet til alkoholpåvirket kjøring og blandingsrus er særlig høy. Med utgangspunkt i tall fra veikantundersøkelsen kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200 000 km med personbil, der føreren er alkoholpåvirket.

UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser at rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020. Den reelle andelen er sannsynligvis ennå høyere, i og med at krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte først ble innført fra 1/5-2020.

23) TØI: Arbeidsdokument 5156-B Beregninger til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 (Alena Høye).

24) Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i 2016-17 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag (april 2018)).

- **Beltebruk og riktig sikring av barn** – Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser viser at mer enn 97 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler og mer enn 85 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruker bilbelte. Resultater fra UAG viser likevel at så mye som 35 prosent av alle omkomne i bil i perioden 2011-2020 enten ikke brukte bilbelte eller brukte bilbelte feil. Andelen var spesielt høy i 2020. Av 53 omkomne i bil i 2020 var det 23 som ikke brukte bilbelte og to som brukte bilbelte feil.

De fleste barn i bil er lovlig sikret, men det er fortsatt mange som ikke er sikret i samsvar med gjeldende anbefalinger. Sikring av barn i bil er derfor fortsatt en viktig utfordring i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

- **Uoppmerksomhet** – Distraksjon og uoppmerksomhet er en betydelig, og sannsynligvis økende utfordring. TØI gjennomførte i 2016 en litteraturstudie som viste at uoppmerksomhet og distraksjon var en årsaksfaktor i opp mot en tredel av ulykkene<sup>25)</sup>. Dette bildet bekreftes i en temaanalyse basert på funn fra UAG, der det framkommer at uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015. Dette viser at utfordringen knyttet til uoppmerksomhet og distraksjon er i samme størrelsesorden som utfordringene knyttet til fart, rus og manglende bruk av bilbelte<sup>26)</sup>.

### Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er ulik for ulike aldersgrupper. Risikoen er høyest for ungdom (16-19 år) og for eldre (75+). I tillegg er det gode grunner for å prioritere tiltak rettet mot barn, da dette er en sårbar gruppe som trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne.

- **Barn (0-14 år)** – Over tid er det ingen aldersgrupper der vi har hatt en like positiv ulykkesutvikling som blant barn. I 2019 var det for første gang ingen barn som omkom i trafikken, mens det var to i 2020 og tre i 2021<sup>27)</sup>. Selv om vi har oppnådd gode resultater, gjenstår det også for denne gruppen svært mye før vi har nådd nullvisjonen. To drepte barn i 2020 og tre i 2021 viser at resultatet i 2019 ennå ikke representerer et «normalår». I tillegg er det fortsatt et ikke ubetydelig antall hardt skadde barn hvert år.

Det er heller ikke noen selvfølge at antall drepte og hardt skadde barn fortsetter på dagens relativt lave nivå. Nye barnekull trenger trafikkopplæring og nye foreldre trenger veiledning. Dessuten er det fortsatt mange utfordringer med hensyn til fysisk tilrettelegging, blant annet i tilknytning til skolevei.

- **Ungdom og unge førere** – Fra 2007 til 2014 hadde vi en periode med vedvarende markant reduksjon i drepte og hardt skadde i alderen 16-19 år. Men den positive utviklingen har stoppet helt opp og tallet på drepte og hardt skadde har holdt seg omtrent uendret de siste syv årene. Dette viser at det er behov for et nytt løft i trafikk-sikkerhetsarbeidet rettet mot ungdom.

Data for årene 2017 og 2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag fem ganger høyere for bilførere i alderen 18-19 år sammenliknet med bilførere i alderen 25-64 år<sup>28)</sup>. Også 16-17 åringene har svært høy risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenliknet med andre aldersgrupper. Dette er i stor grad knyttet til kjøring med lett motorsykkel og moped (omtales under innsatsområde *Motorsykkel og moped*).

- **Eldre trafikanter** – Data for årene 2017 og 2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag fem ganger høyere for bilførere i alderen 75+ sammenliknet med bilførere i alderen 25-64 år. Videre er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per gåkm mellom seks og syv ganger høyere for fotgjengere i alderen 75+ sammenliknet med gjennomsnittet for fotgjengere i øvrige aldersgrupper.

25) TØI rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak (Fridulv Sagberg, Hanne Beate Sundfør).

26) TØI rapport 1535/2016 «Jeg så ham ikke» Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken (Fridulv Sagberg, Alena Høye, Hanne Beate Sundfør).

27) Foreløpig tall.

28) Basert på tall fra TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau).

Det er mange grunner til at de eldre har gjennomgående høyere risiko i veitrafikken enn yngre aldersgrupper. Aldring reduserer viktige ferdigheter i trafikken, som konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon. I tillegg tåler eldre de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, og ulykker der eldre er involvert får derfor ofte alvorlig utfall. Vi må også ta innover oss at de eldre er en økende befolkningsgruppe og at de eldre i framtiden vil ha andre behov og forventninger knyttet til alderdommen enn dagens eldre.

### Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Vi har valgt ut tre trafikantgrupper/kjøretøygrupper som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Dette gjelder gående/syklende, motorsykkel/moped og godstransport på vei.

- **Gående og syklende** – *Nullvekstmålet* innebærer litt forenklet at all vekst i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Dette uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling.

Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag ti ganger høyere for syklister og om lag fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med bilførere<sup>29)</sup>. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underrapportering av hardt skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken.

I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 vises det til utfordringen som flere gående og syklende vil gi, men samtidig blir det slått klart fast at: *«Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister».*

- **Motorsykkel og moped** – Ulykkesstatistikken og data fra RVU for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag ni ganger høyere for moped, om lag 18 ganger høyere for tung/mellomtung motorsykkel og hele 50 ganger høyere for lett motorsykkel, sammenliknet med bilførere<sup>30)</sup>.

Andelen av de drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer på motorsykkel er økende, og gjaldt i 2020 22 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde. En viktig årsak til økningen er at bestanden av motorsykler har økt langt mer enn når det gjelder biler. Men når mer enn én av fem drepte eller hardt skadde har kjørt motorsykkel er det god grunn til å vie denne trafikantgruppen særlig oppmerksomhet. Utviklingen er bedre når det gjelder moped enn for motorsykkel, men mopedulykker er like fullt en betydelig utfordring i aldersgruppen 16-17 år.

I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 står det at det *«i lys av utviklingen for motorsykkel- og mopedulykker kreves en revitalisering av arbeidet med økt motorsykkelsikkerhet».*

- **Godstransport på vei** - Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til trafikksikkerhetsutfordringer for godstransport på vei, og da særlig når det gjelder ulykker med tunge godsbiler. Det er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2017-2020 har at 7 prosent av de lettere skadde, 8 prosent av de hardt skadde og hele 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.

29) TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau).

30) TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau).

### Trafikksikre veier

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Dette gjelder både nye veianlegg, utbedring av eksisterende vei samt drift og vedlikehold.

- **Møteulykker og utforkjøringsulykker** – Nullvisjonen innebærer at det må fokuseres på målrettede investeringstiltak, der formålet er å forhindre ulykker med stor sannsynlighet for alvorlig utfall. Dette gjelder i særlig grad møteulykker og utforkjøringsulykker. I perioden 2017-2020 ble 28 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde drept eller hardt skadd i møteulykker og 30 prosent i utforkjøringsulykker. På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet.
- **Drift og vedlikehold** – Standarden på drift og vedlikehold har nær sammenheng med ulykkesituasjonen på veinettet. Det er en naturlig ambisjon at all drifts- og vedlikeholdsrettet aktivitet på veinettet skal bidra til bedre trafikksikkerhet i samsvar med nullvisjonen. Dette krever et kontinuerlig fokus hos alle veieiere.

### Øvrige innsatsområder

I tillegg til innsatsområdene som naturlig lar seg gruppere innenfor hovedområder, har vi valgt å fokusere på ytterligere tre innsatsområder, som hver på sin måte er avgjørende for at vi skal være i stand til å nå ambisjonen i NTP 2022-2033 for reduksjon i drepte og hardt skadde.

- **Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet** – Den teknologiske utviklingen har i vesentlig grad bidratt til at vi over tid har oppnådd en kraftig reduksjon i drepte og hardt skadde. Dette gjelder særlig utviklingen i kjøretøyparken. Ambisjonen i NTP fram til 2030 og 2050 forutsetter at vi til fulle utnytter mulighetene ny teknologi gir, til beste for trafikksikkerheten. Dette gjelder både utbredelse og hvordan vi tar i bruk «ferdig utviklet» teknologi, samt utvikling av ny teknologi, for eksempel i forbindelse med tilrettelegging for automatisert kjøring.
- **Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter** – En studie utført av TØI viser at 36 prosent av alle dødsulykker på vei involverte minst én person som kjørte i arbeidstiden<sup>31)</sup>. Dette viser at det ligger et betydelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter hvor ansatte tilbringer en stor del av arbeidstiden på veien. Dette gjelder både offentlige og private virksomheter.
- **Kunnskap** – Nullvisjonen forutsetter at trafikksikkerhetsarbeidet skal være kunnskapsbasert. Det er gjort et systematisk og grundig arbeid med å bygge opp en bred kunnskapsplattform, basert på forskning og vitenskapelige metoder. Dette er en viktig årsak til at Norge de senere årene har vært det sikreste landet i Europa å ferdes i veitrafikken.

Effekten av dagens tiltak vil endres over tid, og kunnskapsnivået må holde tritt med utviklingen. Dette innebærer at kravet til løsninger og forbedringer skjerpes. Kunnskapsnivået må stadig heves og kravet til målrettet FoU-virksomhet skjerpes. Videre må vi styrke samordningen mellom produksjon av kunnskap og implementering av tiltak.

31) TØI rapport 1188/2012 Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkuulykker – Analyse av dødsulykker i Norge fra 2005 til 2010 (Ross Owen Phillips, Sunniva Frisild Meyer)

## 5.2 Tiltaksplanens innsatsområder sammenholdt med innsatsområdene i NTP 2022-2033

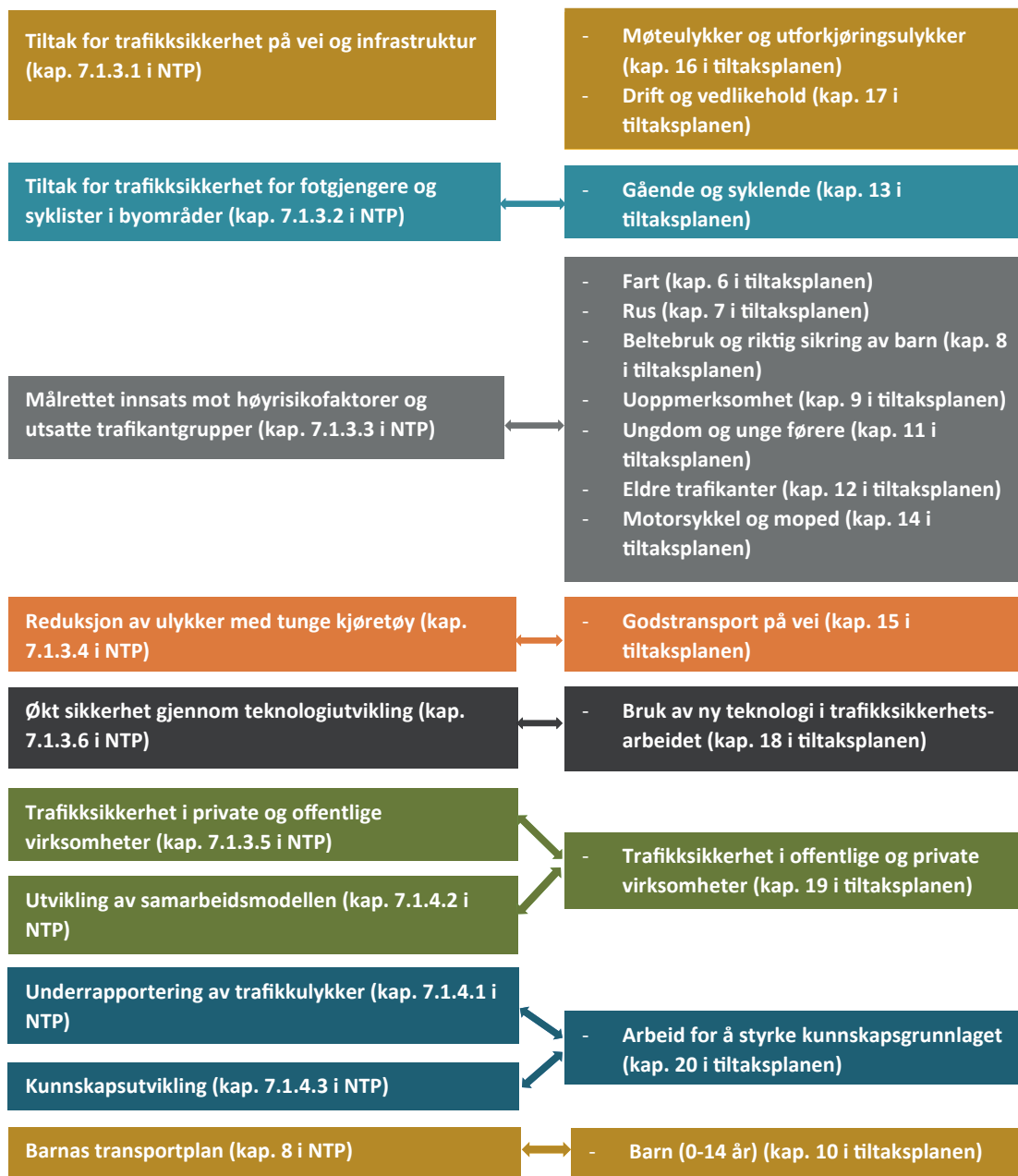
Trafikksikkerhetsomtalen i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* peker på seks sentrale innsatsområder i regjeringens arbeid for bedre trafikksikkerhet; (1) Tiltak for trafikksikkerhet på vei og infrastruktur, (2) Tiltak for trafikksikkerhet for fotgjengere og syklister i byområder, (3) Målrettet innsats mot høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper, (4) Reduksjon av ulykker med tunge kjøretøy, (5) Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter og (6) Økt sikkerhet gjennom teknologiutvikling. I tillegg omtales utfordringer knyttet til underrapportering av ulykker, utvikling av samarbeidet i trafikksikkerhetsarbeidet og behovet for kunnskap. Tiltak rettet mot barn omtales i *Barnas transportplan*, som er et eget hovedkapittel i NTP.

Regjeringens innsatsområder i NTP er ikke sammenfallende med inndelingen i innsatsområder som er listet opp og beskrevet i kapittel 5.1, og som er lagt til grunn for kapittelinnndelingen i dokumentets del II. Dette skyldes ikke at prioriteringene i tiltaksplanen avviker fra regjeringens prioriteringer i NTP. Det er snarere gjort for at innsatsområdene i tiltaksplanen skal være noenlunde enhetlige med hensyn til nivå og kompleksitet, og for at det skal være enkelt å knytte tiltakene til de utfordringene de skal bidra til å løse.

Innholdsmessig dekker tiltaksplanens 15 innsatsområder godt opp det som pekes på i trafikksikkerhetsomtalen i NTP. Sammenhengen mellom tiltaksplanen og omtalen i NTP er vist på neste side i figur 5.1.

### Omtale i NTP 2022-2033

### Omtale i tiltaksplanen



Figur 5.1 – Omtale i tiltaksplanen sammenholdt med omtale i Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033.



## Del II - Innsatsområder



## 6. Fart

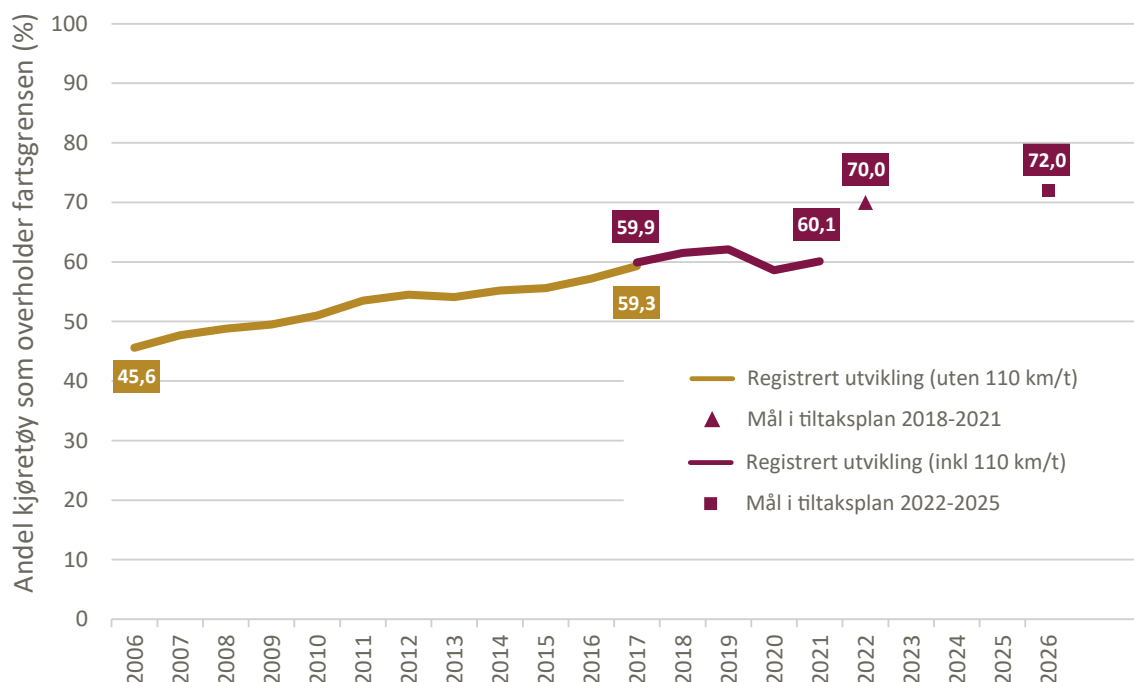
### 6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Fartsutviklingen måles gjennom kontinuerlige registreringer hele året, fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år og omfatter veier med fartsgrenser fra 50 km/t til 110 km/t. Registreringene i disse målepunktene gir et godt bilde av fartsutviklingen. Den reelle andelen av trafikkarbeidet som ligger innenfor fartsgrensen er trolig systematisk noe høyere enn det de registrerte målingene viser, i og med at strekninger med køproblemer og strekninger med dårlig geometri ikke inngår i beregningsgrunnlaget.

Figur 6.1 viser at det fram til 2019 var en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent overholdelse i 2019<sup>32)</sup>. Imidlertid er resultatene for 2020 og 2021 et klart brudd på denne trenden. Det er ikke urimelig å anta at koronapandemien kan ha vært en medvirkende årsak til dette, blant annet som følge av at det var en kraftig reduksjon i trafikken fra 2019 til 2020. Til tross for redusert overholdelse under koronapandemien er resultatet fortsatt betydelig bedre enn for bare få år siden.



Figur 6.1 – Overholdelse av fartsgrensene – registrert utvikling og mål.

32) Overgangen fra blå kurve til mørkerød kurve skyldes at vi fra og med 2017 tok inn noen nye målepunkter, for å inkludere fartsgrense 110 km/t. Resultatene før og etter 2017 er dermed ikke 100 prosent sammenliknbare, men som vi ser av figuren er utslagene små.

Det er en nær og godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret antall trafikkuulykker, og det er ingen tvil om at økt overholdelse av fartsgrensene har vært en viktig medvirkende årsak til den kraftige nedgangen vi har hatt i tallet på drepte og hardt skadde.

Figuren viser at vi med utgangspunkt i de to siste årenes resultater ligger klart ute av kurs sammenholdt med målet i tiltaksplanen for 2018-2021 om at 70 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022. Også nytt mål for 2026 framstår som ambisiøst. Imidlertid er det svært usikkert hva vi kan forvente oss i en ny «normalsituasjon», der trafikkbildet gjennom året ikke er preget av korona.

## 6.2 Tiltak rettet mot fart

Nedenfor følger en omtale av tiltak der hovedformålet er å forhindre ulykker som skyldes at farten er for høy. Det er imidlertid også en rekke tiltak omtalt under andre innsatsområder, der riktig fartsvalg inngår som en del av formålet. Eksempler på dette er tiltak omtalt i *kapittel 11 Ungdom og unge førere* og i *kapittel 19 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*. Omtalen nedenfor omfatter derfor kun deler av innsatsen for å nå tilstandsmålet for overholdelse av fartsgrensene.

### Fartskontroller

Politiet har styrket innsatsen til fartskontroller ved bruk av laser, og økte i perioden 2018-2021 antall avdekkede fartsovertredelser med 42 prosent. I planperioden 2022-2025 vil politiet holde fartskontrollvirksomheten på minst samme nivå.

Om lag halvparten av kontrollene skal gjennomføres på veistrekninger som er prioritert på grunn av ulykkessituasjonen. Dette er riksveinettet og utvalgte fylkesveier. Resten av kontrollene skal i hovedsak gjennomføres i de fartssonene der det skjer flest alvorlige ulykker, det vil si strekninger med fartsgrense 70 km/t og høyere. For å gjøre gode prioriteringer av hvor kontroller skal gjennomføres, er politiet avhengig av fartsdata. Politiet og Statens vegvesen vil derfor samarbeide om å utveksle slik informasjon (tiltak nr. 1).

### Automatisk trafikkontroll (ATK)

Statens vegvesen og politiet har utarbeidet reviderte retningslinjer for etablering av Automatisk trafikkontroll (ATK). De gjelder både for punkt-ATK og streknings-ATK. I retningslinjene står det at ATK kun skal brukes på veistrekninger hvor det har skjedd fartsrelaterte ulykker og hvor fartsnivået er målt og funnet for høyt. I tillegg beskrives hvilke konkrete vurderinger som skal gjøres. Retningslinjene slår også fast at andre trafikksikkerhetstiltak mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes før ATK etableres. Det er utarbeidet to vedlegg til retningslinjene i form av en veileder og en prosessbeskrivelse.

Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til retningslinjene. Videre er Statens vegvesen igjen gitt myndighet til å fatte beslutninger om iverksetting av streknings-ATK, etter faglige vurderinger i henhold til kriteriene og etter samråd med politiet<sup>33</sup>.

For å sikre en best mulig utnyttelse av kontrollvirksomheten, vil Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennomgå veinettet med tanke på å finne fram til nye punkter og strekninger som kan være aktuelle for etablering av ATK. Disse vil bli vurdert nærmere i samarbeid med politiet og i henhold til de nye retningslinjene (tiltak nr. 2).

Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en plan for å sikre mer effektiv utnyttelse av fotoboksene. Det vil bli arbeidet med å samkjøre personell som arbeider med ATK, utvikle strategi for kontrollvirksomheten og å sikre bedre dataflyt (tiltak nr. 3).

<sup>33</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet datert 9. februar 2021 om Retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll (ATK) (ref. 15/2569-).



Politiet vil følge opp at saker om trafikkløvbrydd ferdigstilles i umiddelbar tilknytning til lovbruddet, slik at sakene raskt kan påtaleavgjøres. Dette vil gi en god allmenn- og individualpreventiv effekt. I planperioden vil politiet derfor effektivisere og digitalisere saksbehandlingen og bøteleggingen i forbindelse med ATK (tiltak nr. 4).

### Fartsgrenser

Vegdirektoratet fastsatte i 2018 nye fartsgrensekriterier for fartsgrensene 30, 40, 50, 60, 80, 90, 100 og 110 km/t<sup>34</sup>). Endelige kriterier for 70 km/t avventer avklaring fra Samferdselsdepartementet. Kriteriene skal benyttes på riksveier, fylkesveier og private veier, og de er også anbefalt brukt på kommunale veier.

Det er behov for å følge opp at fartsgrensene samsvarer med gjeldende fartsgrensekriterier. Dette gjelder alle deler av veinettet. Statens vegvesen gjorde i 2021 en gjennomgang av veier uten midtrekkverk med fartsgrense 90 km/t. Avvik fra fartsgrensekriteriene som ble avdekket vil bli fulgt opp.

I storbykommunene er de fleste veiene i boligområdene allerede skiltet med fartsgrense 30 eller 40 km/t, og det benyttes fartsdempende tiltak som fartshumper ved behov. Enkelte steder er det likevel behov for å gjennomgå veiene på det kommunale veinettet for å sikre samsvar med de anbefalte fartsgrensene.

På sikt kan det være aktuelt med bruk av geofencing for å sikre overholdelse av fartsgrenser på strekninger der dette er spesielt viktig. Geofence er omtalt nærmere i kapittel 18.3.

Fartsgrensene skal balansere hensynet til trafikksikkerhet opp mot hensynet til framkommelighet og miljø. Når det tas prinsipielle valg knyttet til kriterier for fastsettelse av fartsgrenser brukes nyttekostnadsanalyser til å identifisere, forklare og sammenlikne kostnader og nytteeffekter, og dette vil være en viktig del av beslutningsgrunnlaget. Eksempler på dette er vurderinger som er gjort av smal firefeltsvei med fartsgrense 110 km/t<sup>35</sup>) og av å tillate fartsgrense 120 km/t på motorveier<sup>36</sup>). Spart reisetid og unngåtte ulykker er viktige faktorer i slike vurderinger. Den høye verdsettingen av spart reisetid som brukes i dagens nyttekostnadsanalyser vil kunne gi insentiver til å heve fartsgrensene for å øke lønnsomheten. Trygg Trafikk vil være pådriver for at trafikksikkerhet tillegges større vekt i slike analyser og når det tas prinsipielle valg knyttet til fastsettelse av fartsgrenser (tiltak nr. 5).



Foto: Colourbox

34) Statens vegvesen: NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier, nå NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier.

35) Statens vegvesen: Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veier med ÅDT 6 000 - 20 000 (oktober 2019).

36) Statens vegvesen: Utredning av 120 km/t som fartsgrense på motorveier (juni 2019).

### Fartskampanje

Det er klare indikasjoner på at nasjonale trafikksikkerhetskampanjer har gitt et betydelig bidrag til den registrerte reduksjonen i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesens kampanjestrategi innebærer at det satses på et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år, der budskapene spisses og tilpasses målgruppene. Kampanjer skal prioriteres innenfor områder der endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

En ny nasjonal fartskampanje ble lansert i 2020. Fartskampanjen «Hold fartsgrensen – for oss alle» handler om å overholde fartsgrensene og synliggjøre at flertallet nå gjør nettopp dette. Kampanjen søker å endre feilaktige normative oppfatninger om at flertallet ikke overholder fartsgrensene. Kampanjene til Statens vegvesen tar alltid i bruk flere virkemidler for å påvirke målgruppens holdninger og atferd i mer trafikksikker retning. I fartskampanjen er kommunikasjon, fartsmålinger og politiets kontroller de mest sentrale virkemidlene. Kampanjen vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 6).

### Fart og veiutforming

En gjennomgang av fartsrelaterte dødsulykker basert på data fra UAG, viser at det i en stor andel av ulykkene der «*godt over fartsgrensen*» er angitt som en sannsynlig medvirkende faktor var forhold ved veien og veiens omgivelser som inviterte til å kjøre raskere enn det som var forsvarlig<sup>37</sup>). Dette kan for eksempel skyldes punktvis vanskelig veigeometri eller kort sikt lengde. Statens vegvesen vil gjennomføre en systematisk kartlegging av veinettet for å identifisere slike strekninger (tiltak nr. 7). Fylkeskommunene vil bli invitert til å delta i dette arbeidet.

### Nye teknologiske virkemidler

De fleste nye biler er i dag utstyrt med Intelligent fartsassistent (ISA), et system som skal hjelpe fører å holde fartsgrensen. Lenger fram i tid vil geofence kunne bli tatt i bruk for å overstyre farten på kjøretøyer i definerte områder. ISA og geofence er nærmere omtalt under kapittel 18.

#### Oppfølgingstiltak:

1. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, benytte regionale fartsdata til ytterligere kunnskapsbasert fartskontrollvirksomhet.
2. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet og fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveier som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.
3. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en helhetlig strategi og plan for mer effektiv bruk av ATK.
4. Politiet vil effektivisere saksbehandlingen av ATK, og arbeide for digital utsendelse og mottak av bøter.
5. Trygg Trafikk vil arbeide for at trafikksikkerhet tillegges større vekt når det tas prinsipielle valg knyttet til fastsettelse av fartsgrenser.
6. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale fartskampanjen.
7. Statens vegvesen vil gjennomføre en systematisk kartlegging av veinettet for å identifisere strekninger der veiutformingen inviterer til å kjøre fortere enn det som er forsvarlig, og derfor kan bidra til økt risiko for ulykker.

37) TØI rapport 1569/2017 Dybdestudier av fartsrelaterte ulykker ved bruk av UAG-data (Alena Høye).

## 7. Rus

### 7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.

For å få et bilde av omfanget av ruspåvirket kjøring gjennomføres veikantundersøkelser, der utvelgelsen av førere er tilfeldig. Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo universitetssykehus (OUS) har gjennomført slike undersøkelser i 2008/2009 og i 2016/2017. Det forutsettes at det skal gjennomføres en ny veikantundersøkelse innen 2026, og at denne skal ha en metodisk tilnærming som gjør at resultatene er sammenliknbare med de to foregående undersøkelsene.

Tabell 7.1 – Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres med rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere.

	Resultater fra veikantundersøkelsen 2008/2009 <sup>A</sup>	Resultater fra veikantundersøkelsen 2016/2017	Mål for 2026
Alkohol	0,2 %	0,2 %	0,1 %
Narkotika	0,8 %	0,7 %	0,4 %

<sup>A</sup> Resultater fra den delen av undersøkelsen som ble utført på Østlandet.

Tabellen viser at det har vært en svakt positiv utvikling når det gjelder narkotika, mens situasjonen var omtrent uendret fra 2008/2009 til 2016/2017 når det gjelder alkohol. Tilstandsmålene for 2026 innebærer at det må være en markant reduksjon i kjøring med rus over straffbarhetsgrensen, både når det gjelder alkohol og narkotika.

Veikantundersøkelser tilsvarende de som ble utført i 2008/2009 og 2016/2017 er svært ressurskrevende, og gjennomføres derfor med 8-10 års mellomrom. Vi har av den grunn behov for supplerende opplysninger fra andre kilder for å få en indikasjon på om utviklingen går i riktig retning. I 2015 og 2019 gjennomførte Utrykningspolitiet (UP) egne veikantundersøkelser, begrenset til alkoholpåvirket kjøring. Begge viste at rundt 0,2 prosent av førerne var påvirket, med andre ord et resultat godt i samsvar med OUS sine undersøkelser.

Tall fra UP viser at det i 2020 ble registrert 10 224 anmeldelser for ruspåvirket kjøring<sup>38</sup>). Dette er en økning sammenliknet med tidligere år. En hovedtrend de siste ti årene har vært at antall blodprøver der det påvises THC (virkestoff i cannabis) har økt, mens antall prøver der det påvises alkohol er fallende<sup>39</sup>). Imidlertid gir alkohol høyere risiko for å bli innblandet i alvorlige ulykker sammenliknet med de fleste andre rusmidler, og alkohol er fortsatt hovedutfordringen når det gjelder ruspåvirket kjøring.

<sup>38</sup>) Politiets tilstandsanalyse for 2022 – Trafikksikkerhetsarbeid (tabell B i vedlegg) (Politiet).

<sup>39</sup>) Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag: Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring i 2020.

Basert på tall fra veikantundersøkelsen fra 2016/2017 kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200 000 km med personbil, der føreren er alkoholpåvirket.

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor ved 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017–2020. I 47 prosent av de rusrelaterte ulykkene hadde føreren inntatt alkohol, i 29 prosent narkotika/trafikkfarlige legemidler og i 24 prosent dreide det seg om blandingsrus.

Ruspåvirket kjøring omfatter i tillegg til alkohol og narkotika også kjøring under påvirkning av potensielt trafikkfarlige legemidler. De fleste som bruker slike legemidler gjør det sannsynligvis i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at det er utfordrende å følge utviklingen i omfang av ulovlig kjøring med slike legemidler.

## 7.2 Tiltak rettet mot ruspåvirket kjøring

### Kontroll og rustesting

For å øke den faktiske oppdagelsesrisikoen skal det gjennomføres en foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i politiets trafikkontroller (tiltak nr. 8). Politiet vil i planperioden også fokusere på kunnskapsbaserte og målrettede kontroller for å avdekke førere som kjører ruspåvirket.

Det er grunn til å anta at det er en del mørketall når det gjelder rus som medvirkende årsak til ulykker med mindre alvorlighetsgrad. Politiet vil derfor innskjerpe sine rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker (tiltak nr. 9).

En arbeidsgruppe har vurdert Tollvesenets adgang til ruskontroller etter oppdrag gitt av Justisdepartementet og Finansdepartementet i 2017. Arbeidsgruppen anbefalte at Tolletaten, i tilknytning til utøvelse av tollkontroll, skulle gis myndighet til å kontrollere om fører av motorvogn er påvirket av alkohol eller andre rusmidler.

Samferdselsdepartementet har i samråd med Finansdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet utarbeidet et høringsnotat med forslag om en ny § 22 c i vegtrafikkloven. Hensikten er å etablere et hjemmelsgrunnlag for at Tolletaten ved tollkontroll skal kunne foreta foreløpig test av om fører av motorvogn er ruspåvirket. Dersom resultatet av testen gir grunn til å tro at føreren har overtrådt bestemmelsen i § 22 (ruspåvirkning av motorvognfører), skal politiet straks varsles. Videre innebærer forslaget at Tolletaten ved positiv test, eller dersom fører forsøker å unndra seg kontroll, skal gis myndighet til å holde fører tilbake inntil vedkommende er overlevert til politiet. Forslaget ble sendt på alminnelig høring, med høringsfrist 7/3-2022.

Tollmyndighetenes ruskontroller av motorvognførere skal være et supplement til politiets kontroller, og gjennomføres i forbindelse med Tolletatens kontrollvirksomhet etter tolloven. Tolletaten skal ikke utføre målrettet kontroll kun rettet mot rus. Målet er å øke det totale volumet av kontroller av ruspåvirket kjøring, uten at det medfører vesentlig økning i Tolletatens ressursbruk. Formålet med lovforslaget er å styrke og effektivisere samfunnets innsats mot kjøring i ruspåvirket tilstand. Tiltaket vurderes å ha forebyggende effekt, noe som kan føre til økt trafikkikkerhet og færre trafikkulykker forårsaket av ruspåvirket kjøring.



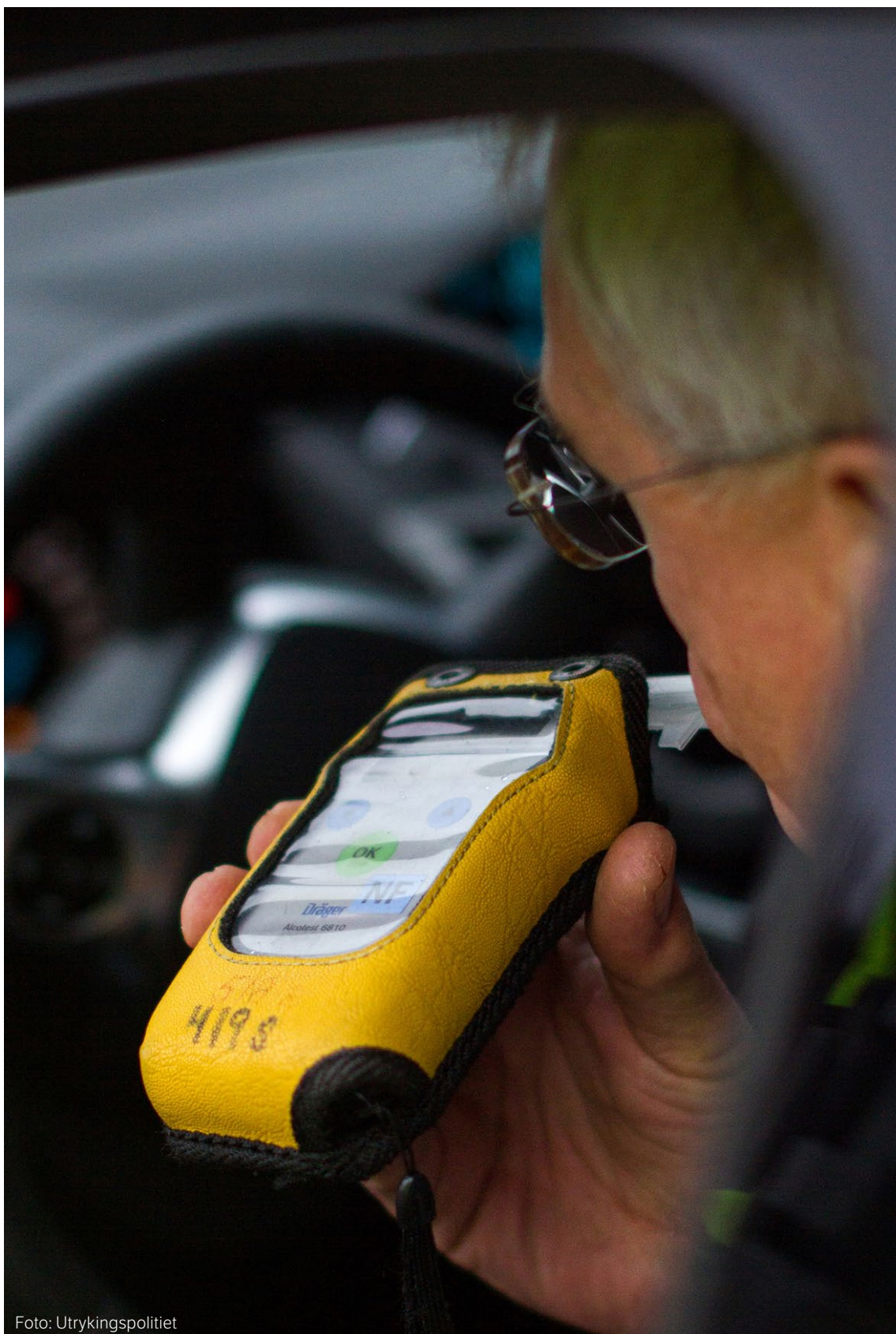


Foto: Utrykingspolitiet

## Alkolås

Alle busser og minibusser registrert i Norge etter 1/1-2019 og som driver persontransport mot vederlag, skal være utstyrt med alkolås. Kjøretøy registrert før 1/1-2019 må få ettermontert alkolås innen utgangen av 2023<sup>40)</sup>. I NTP 2022-2033 er det lagt til grunn at det skal vurderes om påbudet bør utvides til også å gjelde for drosjer (tiltak nr. 10). Vurderingen gjøres basert på erfaringer fra påbudet for busser og minibusser.

Et eventuelt påbud om alkolås i drosjer må også sees i sammenheng med arbeidet med felles-europeiske standarder for montering av alkolås. For alle kjøretøy i Europa som er typegodkjent etter 6/7-2022 eller nyregistrert etter 7/7-2024, vil det foreligge krav om at kjøretøyproduzenten beskriver et grensesnitt der alkolåsen kan monteres i henhold til en monteringsinstruksjon. Kravet vil i Norge bli implementert i bilforskriften. Instruksjonen vil bidra til at alkolåsen monteres riktig, slik at den gir pålitelige resultater. Dette legger igjen til rette for at det nasjonale påbudet om montering av alkolås i kjøretøy som brukes til persontransport mot vederlag kan utvides til også å omfatte drosjer<sup>41)</sup>.

Mange av de som mister førerkortet for promillekjøring fortsetter å kjøre uten førerkort, og ofte ruspåvirket. Et alkolåsprogram innebærer at promilledømte får mulighet til å installere en alkolås i stedet for å miste førerkortet, dersom vedkommende vurderes som egnet. Erfaringer fra Sverige viser at et slikt program fører til mindre promillekjøring og færre trafikkuulykker blant deltakerne. MA-Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, være pådriver for et promilleprogram med alkolås, som alternativ til inndragning av føreretten for promilledømte i Norge (tiltak nr. 11).

I dag er førerkortveilederen tydelig på at dersom du i samtale med fastlege oppgir at du har et alvorlig alkoholproblem, vil dette kunne medføre at førerkortet blir tatt fra deg med hjemmel i vegtrafikklovens § 34. Dermed er det mange som vegrer seg for å ta opp sitt rusproblem med legen. I stedet for inndragning av føreretten innførte Finland i 2013 en mulighet for leger til å foreskrive alkolås for personer som har et skadelig alkoholmisbruk som kan føre til økt trafikksikkerhetsrisiko. Det er frivillig å delta i programmet og det forutsetter at vedkommende fyller de normale helsekravene til å inneha et førerkort. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i *Rusforum*, gjennomføre et forprosjekt for å se på muligheten for å innføre et tilsvarende program i Norge (tiltak nr. 12).

Kravet til edruelighet i vegtrafikklovens § 34 gjelder også for andre berusende eller bedøvende midler enn alkohol. Det vises til nærmere omtale i kapittel 19 om straff og førerett.

## Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid er en viktig del av det samlede arbeidet for å redusere omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand. Flere interesseorganisasjoner gjennomfører viktige tiltak.

Alkovettorganisasjonen Av-og-til gjennomfører to årlige holdningskampanjer i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner (tiltak nr. 13). Kampanjene knyttes til politiets to årlige kontrolluker med særlig fokus på ruspåvirket kjøring (uke 23 og uke 50). Dette sammenfaller med perioder med en økning i alkoholkonsumet, om sommeren og ved juletider. Kampanjene består av ulike virkemidler, blant annet utdeling av faktabasert og lettfattelig informasjonsmateriell til bilister og synliggjøring av problematikken i sosiale medier og i media. Av-og-til vil også arbeide for å øke bevisstheten rundt dagen derpå-promille. Informasjon gis på organisasjonens hjemmeside<sup>42)</sup>, der det blant annet ligger en promillekalkulator til bruk for dem som vil undersøke om de har ventet lenge nok etter alkoholinntaket før de setter seg bak rattet.

Ung i Trafikken vil videreføre prosjektet *DeathTrip* (se faktaboks 7.1) (tiltak nr. 14). I tillegg vil organisasjonen kontinuerlig oppdatere eksisterende e-læringskurs for ungdom om rus (tiltak nr. 15). Kurset inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, og en slutt-test som kan forberede

40) FOR 2018-05-30-777 Forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Forskriften gjelder for den som driver persontransport mot vederlag med kjøretøy i kjøretøygruppe M2 og M3. Det betyr at også drosjer med over 8 sitteplasser i tillegg til fører er inkludert.

41) Det vil si drosjer i kjøretøygruppe M1, som er bil for persontransport med høyst åtte sitteplasser i tillegg til føreraset.

42) Se [www.avogtil.no](http://www.avogtil.no)

elevene til teorieksamen for førerkort. Det følger også med en lærerveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk e-læringskurset. Ung i Trafikken vil i planperioden videreføre kampanjen #edrusjåfør, som er rettet mot rusen, samt utvikle og gjennomføre et undervisningsopplegg for ungdom om rus, holdning og atferd i trafikken, rettet mot valgfaget trafikk på ungdomskoler (se nærmere omtale av disse tiltakene i *kapittel 9 Ungdom og unge førere*).

### Faktaboks 7.1 – DeathTrip

**DeathTrip** er en landsomfattende konkurranse i regi av Ung i Trafikken. Elever fra videregående skoler engasjeres til å lage holdningskampanjer mot ruskjøring. Gjennom å arbeide med konkurransen skal elevene øke kunnskapen om temaet, og påvirke egne og andre ungdommers holdninger. Samtidig skal bruken av elevenes kampanjer bidra til å initiere til dialog og debatt, og synliggjøre ruskjøring som et trafiksikkerhetsproblem. Det beste fra disse holdningskampanjene blir så vist fram gjennom vandrestillingen *DeathTrip on the Road* på skoler, festivaler, motorsportsarrangement m.v. Deler av vandrestillingen er også permanent på *Trafiksikkerhetsutstillingen* til Norsk vegmuseum ved Lillehammer. Ung i Trafikken tilbyr kjøreskoler utvalgte plakater fra årets *DeathTrip-prosjekt*.

### Forebygging av tilbakefall

Mange av de som pågripes i ruskontroller er gjengangere. Særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. En større norsk undersøkelse viste at mer enn halvparten av disse ble tatt for ruspåvirket kjøring på nytt i løpet av en periode på syv år<sup>43</sup>.

Kriminalomsorgen har gjennomført *Program mot ruspåvirket kjøring* siden 2008. Dette er en straffereaksjon overfor personer som ellers ville blitt dømt til ubetinget fengsel for kjøring under påvirkning av legale og illegale rusmidler, og som vurderes som egnet. Personundersøkelser med egnethetsvurdering skal foreligge før straffereaksjonen idømmes. Programmet går over ti måneder og har som mål å øke bevisstheten om egen atferd og om konsekvensene av denne, samt å hindre framtidig ruspåvirket kjøring. Bruken av denne straffereaksjonen har over tid vært nedadgående. Kriminalomsorgen vil arbeide for å snu denne trenden (tiltak nr. 16). De vil prioritere informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol for å øke bruken av personundersøkelser og kjennskap til programmet.

En høy andel av de som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll med fotlenke, er dømt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Kriminalomsorgen ser behov for å utarbeide et systematisert faglig innhold for denne gruppen (tiltak nr. 17).

Politiet vil i planperioden øke søkelyset på inndragning og bruksforbud av kjøretøy som følge av grove eller gjentatte trafikklovbrudd. Dette gjelder alle typer trafikklovbrudd og vil også være aktuelt ved gjentagende ruskjøring. Inndragning av kjøretøy vil være et sterkt fysisk hinder for gjentagende uaktsom kjøring.

Politiets hovedstrategi er å forebygge for å forhindre at det skjer lovbrudd. I samsvar med dette vil det bli sett på muligheten for å innføre nye rutiner for mer systematisk bruk av samtaler med rusførere, der det blant annet gis veiledning om hjelp til å unngå gjentagende ruskjøring (tiltak nr. 18). Det vil være behov for utarbeidelse av en rutinebeskrivelse for gjennomføring av slike samtaler.

43) *Rearrest among Norwegian drugged drivers compared with drunken drivers. Drug Alcohol Depend 2002; 66: 85-92 (Christophersen AS, Skurtveit S, Grung M, Mørland J)*

### Kunnskapsoppbygging

For å finne fram til målrettede og effektive tiltak trengs god kunnskap om risiko, omfang og holdninger med hensyn til ruskjøring. En temaundersøkelse fra 2020 utført av OUS<sup>44</sup>) gir god innsikt i forhold som gjelder forekomst av påvirkning av alkohol, illegale rusmidler og trafikkfarlige legemidler i dødsulykker i veitrafikken i perioden 2005–2018.

Bruken av rusmidler i samfunnet endrer seg over tid. Endringene påvirker risikoen i veitrafikken, og må følges opp gjennom oppbygging av ny kunnskap. OUS viser i sin rapport til at antall analyserte blodprøver der det påvises THC (virkestoffet i cannabis) har vært økende over tid. For å møte denne utfordringen med målrettede tiltak er det viktig å vite mer om befolkningens kunnskap og holdninger til å kjøre bil under påvirkning av cannabis. MA – Rusfri Trafikk vil gjennomføre en spørreundersøkelse om dette i samarbeid med søsterorganisasjonen MHF i Sverige (tiltak nr. 19). Spørreundersøkelsen vil omfatte respondenter i Norge og Sverige og planlegges gjennomført i tre år. Dette vil gjøre det mulig å se hvordan holdninger m.m. forandrer seg over tid.

Kunnskap om omfanget av ruspåvirket kjøring fås først og fremst gjennom resultater fra veikantundersøkelser, der et tilfeldig utvalg av førerne testes. Oslo Universitetssykehus (OUS) vil utføre en større veikantundersøkelse i 2025/2026, basert på analyse av spyttprøver (tiltak nr. 20). Undersøkelsen vil omfatte både alkohol, illegale rusmidler og trafikkfarlige legemidler (jf. omtale i kapittel 7.1). I tillegg vil UP gjennomføre egne veikantundersøkelser annet hvert år, begrenset til alkoholpåvirket kjøring.

OUS er i ferd med å gjennomføre en nasjonal studie av rus blant mer enn 2300 hardt skadde trafikanter innlagt på akuttavdelingene ved 35 norske sykehus (tiltak nr. 21). Blodprøver fra pasientene har blitt analysert for alkohol, sløvende legemidler, narkotiske stoffer og en markør for langvarig høyt alkoholkonsum. Det innsamlede materialet vil bli nærmere analysert i planperioden, blant annet gjennom kobling mot data i *Nasjonalt traumeregister*.

Fra 1/5-2020 ble det innført krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte i Norge. Det vil styrke både trafikksikkerheten og rettssikkerheten, og ikke minst være viktig for mange pårørende og etterlatte. Av de omkomne i 2020 ble 94 prosent obdusert, som er en langt høyere andel enn for bare få år tilbake.

### Behov for samhandling

*Samhandlingsforum for rusfri trafikk (Rusforum)* ble etablert høsten 2018, som oppfølging av tiltak nr. 20 i tiltaksplanen for 2018-2021. Forumet ledes av politiet, og har øvrig deltakelse fra Helsedirektoratet, Trygg Trafikk, MA – Rusfri Trafikk, Statens vegvesen, Trafikkforum, Trafikkskoleforbundet, Oslo universitetssykehus og Kriminalomsorgen. Formålet med forumet er at det skal være en arena for samhandling og kunnskapsformidling. I tillegg diskuteres status og framdrift for tiltak i tiltaksplanen for trafikksikkerhet. Forumet har hatt en sentral rolle i arbeidet med å gi innspill til tiltak innenfor innsatsområdet rus i tiltaksplanen. *Rusforum* vil bli videreført i planperioden 2022-2025.

44) Temaanalyse: Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag, juni 2020).



**Oppfølgingstiltak:**

8. Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkontroller.
9. Politiet vil innskjerpe rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker.
10. Statens vegvesen vil gjøre en vurdering av om gjeldende påbud om alkohol i buss skal foreslås utvidet til også å gjelde drosje.
11. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, være pådriver for et promilleprogram med alkohol som et alternativ til tap av førerretten for promilledømte.
12. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i *Rusforum*, gjennomføre et forprosjekt som vurderer implementering av alkohol som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.
13. Av-og-til vil, i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner, gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.
14. Ung i Trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandretstillingen *DeathTrip on the Road*.
15. Ung i Trafikken vil oppdatere e-læringskurset *Rus i trafikken*, og gjøre det brukervennlig for målgruppen fra ulike digitale enheter.
16. Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
17. Kriminalomsorgen vil utarbeide et faglig innhold om ruspåvirket kjøring tilpasset domfelte som gjennomfører straff med elektronisk kontroll.
18. Politiet vil, i tråd med «*Forebygging som politiets hovedstrategi*», se på mulighet for å innføre nye rutiner for mer systematisk bruk av samtaler med rusførere med veiledning bl.a. om muligheter for hjelp til å unngå gjentagende ruskjøring.
19. MA - Rusfri Trafikk vil sammen med MHF i Sverige gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring gjennom tre år.
20. Oslo universitetssykehus skal gjennomføre en veikantundersøkelse for å kartlegge omfanget av ruspåvirkning i trafikken.
21. Oslo universitetssykehus vil gjennomføre en nasjonal studie av rus blant skadde trafikanter innlagt på sykehus.





Husk bilbelte





## 8. Beltebruk og riktig sikring av barn

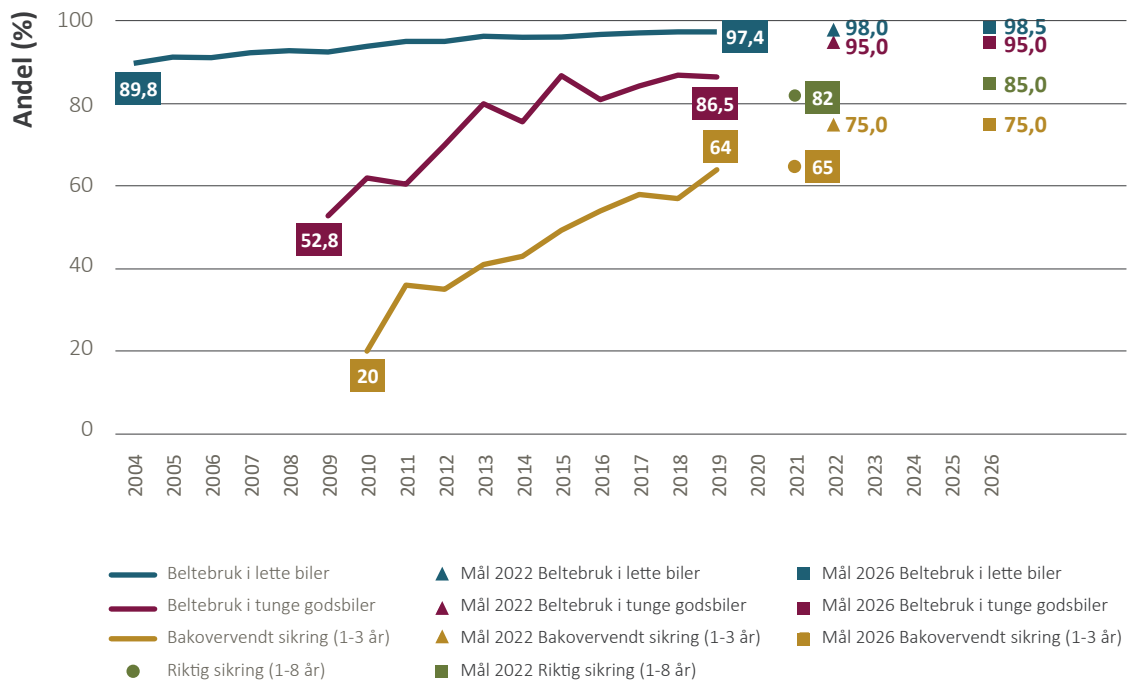
### 8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

Statens vegvesen gjennomfører registrering av bruk av bilbelte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler og blant førere av tunge godsbiler. Tilsvarende gjennomfører Trygg Trafikk, i samarbeid med Utrykningspolitiet, registrering av andel barn i alderen 1-3 år som sikres bakovervendt i bil, samt av riktig sikring i aldersgruppen 1-8 år. Grunnet koronapandemien ble det ikke utført registreringer i 2020. I 2021 ble registreringen begrenset til sikring av barn i bil. Figur 8.1 viser registrert utvikling fram til 2019, samt mål for 2022 fra tiltaksplanen for 2018-2021 og for 2026.



Figur 8.1 - Registrert utvikling og mål når det gjelder (1) Bruk av belte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler, (2) bruk av belte blant førere av tunge godsbiler, (3) bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år og (4) riktig sikring av barn i alderen 1-8 år.

Figuren viser at andelen av førere og forsetepassasjerer i lette biler som bruker bilbelte har økt fra 89,8 prosent i 2004 til 97,4 prosent i 2019. Trenden har vært positiv gjennom hele perioden, men progresjonen har avtatt etter 2013. Jo nærmere 100 prosent beltebruk vi kommer, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere økning. I målet for 2026 har vi likevel valgt å legge til grunn en årlig økning i bilbeltebruken omtrent på samme nivå som det som ble oppnådd i perioden 2013-2019.

Figur 8.1 viser samlet bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer, og gjelder samlet for registreringer innenfor og utenfor tettbygd strøk. Oppsplittet viser det seg at bilbeltebruken blant førere ligger 1-2 prosentpoeng høyere enn blant forsetepassasjerer, og at den er 1-2 prosentpoeng høyere utenfor tettbygd strøk enn innenfor. Statens vegvesens tilstandsundersøkelser omfatter ikke lenger beltebruk blant baksetepassasjerer. Basert på tidligere undersøkelser vet vi imidlertid at bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er betydelig lavere enn blant forsetepassasjerer.

Statens vegvesen begynte å registrere bilbeltebruk blant førere av tunge godsbiler i 2009, og fram til 2015 hadde vi en svært god utvikling. Imidlertid har progresjonen stoppet helt opp, og resultatet for 2018 og 2019 ligger på samme nivå som i 2015. Vi er klart ute av kurs i forhold til målet i tiltaksplanen for 2018-2021 om 95 prosent beltebruk i 2022, og har derfor besluttet å skyve målet fram til 2026.



Foto: Colourbox

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, til minst fylte fire år<sup>45)</sup>. Trygg Trafikk har siden 2010 registrert bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år, og utviklingen har vært svært god, fra 20 prosent bakovervendt sikring i 2010 til 65 prosent i 2021. Oppsplittet på årsgruppe viste resultatet for 2021 at 92 prosent av ettåringene, 73 prosent av toåringene og 43 prosent av treåringene var sikret bakovervendt. Målet for 2026 tar høyde for at vi må påregne at det vil være krevende å oppnå ytterligere økning i bakovervendt sikring i samme takt som hittil. I tillegg vil fokus i planperioden i større grad rettes mot riktig bruk av sikringsutstyr framfor bakovervendt sikring.

45) Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: Sikring av barn i bil (brosjyre).



Riktig bruk av sikringsutstyr er viktig for å gi barn og voksne optimal beskyttelse. Forskning og ulykkesanalyser viser at feil sikring er et stort problem, som kan gi alvorlige konsekvenser ved en ulykke. Kontroller av barn i bil gjennomført i 2021 viser at 18 prosent i alderen 1-8 år satt feilsikret.

## 8.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn

### Kontrollvirksomhet

Kontrollvirksomheten til politiet og Statens vegvesen er den viktigste og mest omfattende aktiviteten for å få førere og passasjerer til å bruke bilbelte. Politiet og Statens vegvesen vil videreføre kontrollvirksomheten i planperioden.

### Bilbeltefritak

Forskriftskrav om utforming av legeerklæring om fritak for bilbeltebruk ble endret 1/1-2017, og er nå i tråd med gjeldende EU-direktiv. I tillegg er det i den norske forskriften fastsatt at legeerklæring utstedt i Norge kan ha maksimal gyldighet på to år. Overgangsregler gjaldt fram til 1/1-2019.

Helsedirektoratet har i samråd med Statens vegvesen utarbeidet nye retningslinjer som er i tråd med forskriften. Disse innebærer at kravene til å skrive legeerklæringer som fritar for bruk av bilbelte skjerpes. Retningslinjene er tatt inn i *Fører kortveilederen (IS-2541)* og erstatter rundskriv fra Samferdselsdepartementet fra 2002.

### Behov for økt kunnskap

I 2014 ble det utarbeidet en temaanalyse om dødsulykker der den omkomne ikke brukte bilbelte, basert på dybdeanalyser av dødsulykker fra 2005-2012<sup>46)</sup>. Statens vegvesen vil oppdatere denne med ny kunnskap (tiltak nr. 22).

### Feilsikring

I tillegg til dødsfall, fører feilsikring også til et større antall hardt skadde, og disse må ofte leve med betydelige plager. Statens havarikommisjon (SHK) har undersøkt flere ulykker der feil bruk av bilbelte har forverret passasjerskadene<sup>47)</sup>. Den vanligste feilen er at den nedre delen av beltet ligger for høyt opp på magen og at det ikke er tilstrekkelig etterstrammet. Når kollisjonen er et faktum, går beltet inn i den bløte delen av magen og forårsaker store skader. Statens vegvesen vil supplere funnene fra SHK med en temaanalyse om feilsikring, der blant annet også funnene fra ulykkesanalysegruppens arbeid (UAG) legges til grunn (tiltak nr. 23).

Feilsikring av barn i bil er en betydelig utfordring. Dette er omtalt nærmere under overskriften «*Sikring av barn i bil*».

### Tunge godsbiler

Figur 8.1 viser at den positive utviklingen i bruk av belte blant førere av tunge kjøretøy har stoppet opp. En målsetting om 95 prosent beltebruk innen utgangen av planperioden innebærer at nær 2/3 av de som ikke brukte belte i 2019 (jf. sist registrering) må bruke belte i 2026. For å nå et slikt mål kreves økt bevissthet og kunnskap om risiko ved manglende beltebruk. Arbeidslivsorganisasjonene, både på arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden, vil ha sentrale roller i dette arbeidet.

I tillegg til behov for nye tiltak må eksisterende tiltak videreføres. Ett eksempel er Norges Lastebileier-Forbund som fokuserer på beltebruk gjennom *Fair Transport* (jf. kapittel 19.3), og i organisasjonens nettbaserte trafikksikkerhetskurs for medlemsbedriftene.

46) Statens vegvesen, *Region øst Rapport 221 Temaanalyse av dødsulykker uten bruk av bilbelte (mars 2014)*.

47) SHK rapport vei 2012/01 *Temaanalyse om sikkerhet i bil (avgitt mars 2012)*. SHK rapport vei 2019/01 *Rapport om møteulykke mellom personbil og kombinertbil på E6 ved Slettnes i Storfjord, Troms 24. september 2017 (avgitt mars 2019)*. SHK rapport vei 2020/07 *Rapport om møteulykke mellom personbil og varebil på E39 ved Austefjorden, Volda, Møre og Romsdal, 20. oktober 2019*.

### Bruk av belte i buss

Beltebruken er betydelig lavere blant passasjerer i buss sammenliknet med personbil. Samtidig vet vi at skadepotensialet er svært stort ved for eksempel en utforkjøring med buss.

Statens vegvesen har siden 2015 samarbeidet med NHO Transport, Yrkestrafikkforbundet og Fellesforbundet om gjennomføring av en kampanje for økt beltebruk i buss. I tillegg har flere buss-selskaper og kollektivtrafikkforeningen vært involvert i arbeidet. Samarbeidet har bestått i utveksling av informasjon, bruk av kampanjemateriell og gjennomføring av beltekontroller av passasjerer og sjåførere. I tilknytning til kampanjeaktiviteten er det gjennomført spørreundersøkelser for å kartlegge bruken av belte blant busspassasjerer<sup>48)</sup>. I de siste undersøkelsene har andelen som oppgir at de i «svært stor» eller i «stor» grad bruker belte i buss når dette er påmontert, ligget på rundt 70 prosent. Andre undersøkelser tyder på at den faktiske bruken av belte i buss er en del lavere. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen, i samarbeid med Fellesforbundet, NHO Transport og Yrkestrafikkforbundet (tiltak nr. 24).

Sjekk av belter er blant de tekniske kravene til kjøretøy som blir gjennomgått på EU-kontroll. Statens vegvesen oppfordrer i tillegg busselskapene til å ha gode rutiner for jevnlig sjekk om beltene har tilstrekkelig funksjonalitet, og løpende bytte ut defekte eller ikke-funksjonelle belter. Dette er også påpekt av SHK i forbindelse med en ulykke der setebeltene i bussen var levert for korte, slik at det ble ubehagelig for passasjerene å bruke dem<sup>49)</sup>.

### Sikring av barn i bil

De fleste foreldre er flinke til å sikre barn i bil, og bevisstheten rundt dette er økende. Dette vises blant annet gjennom den kraftige økningen som er registrert når det gjelder bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år (se figur 8.1). Men det er fortsatt behov for å øke kunnskapen på området. Ikke minst er det viktig å nå ut til nye foreldre. I tillegg er det stort behov for å øke kunnskapen om hva som er riktig sikring. Trygg Trafikk vil i planperioden fokusere både på at de minste barna bør sitte bakovervendt og at alle barn skal sikres riktig i bil (tiltak nr. 25). Dette skjer både gjennom digitale kampanjer, oppdaterte nettsider, en svartjeneste på telefon, mail, Facebook og kurs for barnehageansatte. Trygg Trafikk vil annet hvert år gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn i bil i samarbeid med politiet (tiltak nr. 26).

Det er viktig å distribuere informasjon til personer som ikke har norsk som førstespråk. Trygg Trafikk har sammen med Statens vegvesen igangsatt et arbeid for å oppdatere informasjonsmaterieell om sikring av barn i bil, med tanke på å oversette det til de 5-6 vanligste språkgruppene.

Trygg Trafikk vil formidle målrettet informasjon om sikring av barn i bil til henholdsvis Voksenopplæringen, helsestasjonene og politiet (tiltak nr. 27).

Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Voksenopplæringen i Nordland, utvikle et digitalt kurs i sikring av barn i bil, spesielt beregnet på personer som er vokst opp med en annen trafikkultur. Kurset skal ta for seg temaene sikring av gravide i bil og sikring av barn i bil. Det skal se på hva loven krever, og hva som er anbefalt for å sikre best mulig. Kurset utvikles i Nordland, men vil være tilgjengelig for alle kommuner og fylker etter utprøvningsfasen.

Helsestasjonene møter alle småbarnsforeldre jevnlig og er en viktig kanal for informasjon om sikring av barn i bil. Trygg Trafikk har utviklet et nettbasert kurs for helsesykepleiere. Kurset ligger på KS sin læringsplattform. Trygg Trafikk vil markedsføre kurset overfor helsestasjonene.

Politiet kontrollerer sikring av barn i bil og det er derfor viktig at de har god kunnskap om riktig sikring. Trygg Trafikk har utarbeidet informasjonsmaterieell til politiet og vil distribuere dette til kontrollpersonell i politiet annet hvert år i forbindelse med tellingene.

48) Undersøkelsen ble ikke gjennomført under koronapandemien, da få kjørte buss i denne perioden.

49) Utforkjøring med buss på E6 ved Øvergård i Balsfjord 28. mai 2012, SHK-rapport 03/2013.

### Sikring av barn under skoleskyss

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2. – 10. trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei. Fylkeskommunene har plikt til å dimensjonere tilbudet slik at skoleelever med rett til skyss skal ha tilgang til sitteplass med bilbelte fastmontert<sup>50)</sup>. Det er imidlertid unntak for dette når transporten foregår med fylkeskommunens ordinære rutetilbud og det er flere passasjerer «enn normalt». I praksis står derfor mange barn under skoleskyssen.

Fylkeskommunene vil gjennom sitt kollektiveieransvar legge til rette for sikring av barn under skoletransport (tiltak nr. 28). For noen fylkeskommuner vil dette gjøres gjennom ulike typer holdningskampanjer, mens andre fylkeskommuner har lagt tydelige føringer i materialvalg ved kjøp av bussmateriell.

#### Oppfølgingstiltak:

22. Statens vegvesen vil utarbeide en oppdatert temaanalyse om manglende bruk av bilbelte, basert på data fra UAG.
23. Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse om feilsikring, basert på blant annet funn fra UAG og SHK.
24. Statens vegvesen vil videreføre bussbelte kampanjen, i samarbeid med Fellesforbundet, NHO Transport og Yrkestrafikkforbundet.
25. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet If, gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil, herunder også informere om viktigheten av bakovervendt sikring for aldersgruppen 1 - 3 år.
26. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med politiet, gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn annet hvert år.
27. Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.
28. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

50) Jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss.

# **Tenk**

Tenk gjennom hva som kan  
ta oppmerksomheten din  
bort fra trafikken

# **Gjør**

Gjør deg ferdig med det  
du kan før du kjører

# **Kjør!**

**Takk for  
oppmerksomheten**

## 9. Uoppmerksomhet

### 9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Uoppmerksomhet og distraksjon bidrar til en betydelig andel av ulykkene i trafikken. Begrepene blir av og til brukt om hverandre, men har ulik definisjon (se faktaboks 9.1). Effektive tiltak mot uoppmerksomhet forutsetter en god forståelse av hva uoppmerksomhet er, og kunnskap om hva som bidrar til uoppmerksomhet. Uoppmerksomhet vil her bli brukt i betydningen distraksjon, det vil si at trafikanten bruker sin oppmerksomhet til noe annet enn å håndtere de oppgavene som følger med det å være trafikant, for eksempel taster på mobil. Dette betyr at uoppmerksomhet som skyldes tretthet, rus eller annen nedsatt fysisk eller psykisk tilstand ikke inngår i innsatsområdet.

En analyse gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015<sup>51</sup>. Dette anslaget kan være noe for lavt, fordi uoppmerksomhet også kan ha forekommet i ulykker der ulykkesanalysene ikke gir holdepunkter for å fastslå dette. Internasjonale studier viser en tilsvarende andel, og fastslår at uoppmerksomhet er en årsaksfaktor i 20-30 prosent av alle ulykker. Omfanget er med andre ord stort og tiltak er nødvendig.

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.

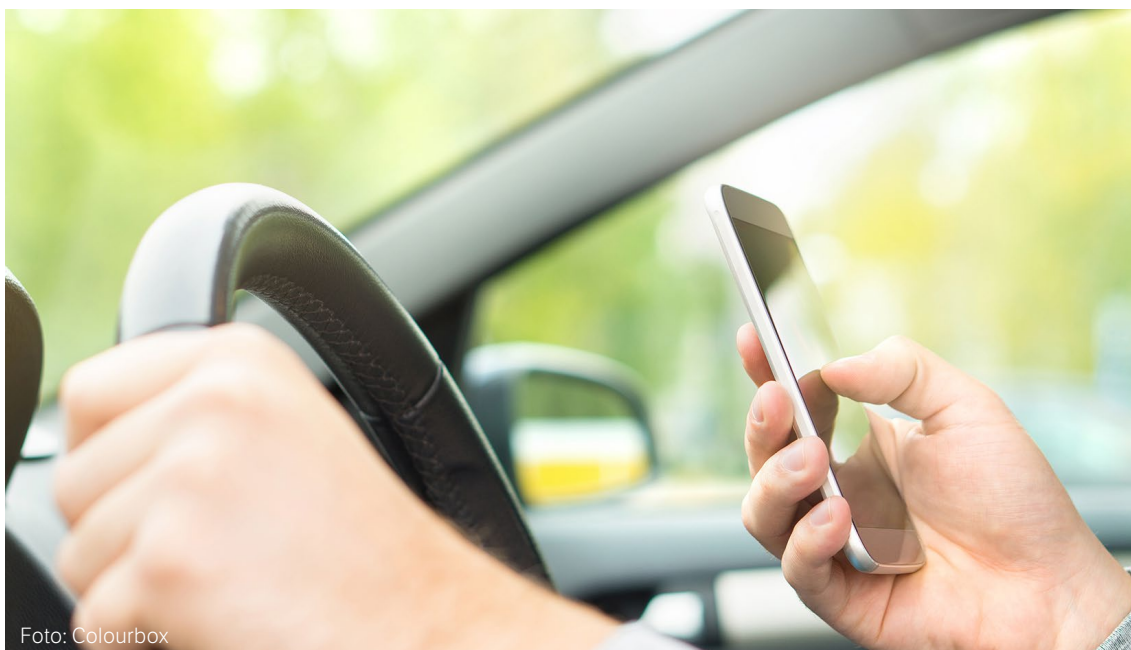


Foto: Colourbox

51) TØI rapport 1535/2016 «Jeg så ham ikke» - Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken (Fridulv Sagberg, Alena Høye, Hanne Beate Sundfør).

Aktørene vil følge utviklingen i planperioden. Analyser fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) vil være en viktig kilde til kunnskap. Imidlertid er konklusjonene fra UAG ofte forbundet med usikkerhet fordi tilstanden er vanskelig å avdekke, i tillegg til at det årlige antall dødsulykker er for lavt som grunnlag for generaliseringer. Dette gjør at analysene vil gi begrenset informasjon om faktisk tilstandsendring over tid. Det vil derfor være ønskelig, både med flere målemetoder og innsats fra flere aktører for å få en oversikt over omfanget.

### Faktaboks 9.1 - Hva er uoppmerksomhet og distraksjon?

**Uoppmerksomhet** kan defineres som utilstrekkelig eller ingen oppmerksomhet til aktiviteter som er kritisk for sikker kjøring, og kan skyldes ethvert forhold, tilstand eller hendelse som gjør at føreren har mindre oppmerksomhet på kjøreepgaven<sup>A)</sup>.

**Distraksjon** er uoppmerksomhet som skyldes at oppmerksomheten tas bort fra kjøringen til en konkurrerende aktivitet. Distraksjon vil altså si at trafikanten bruker sin oppmerksomhet til noe annet enn å håndtere de oppgavene som følger med det å være trafikant<sup>A)</sup>. Distraksjon er all aktivitet som kan ta sanseoppfattelse, fysisk håndteringsevne eller tankekraft bort fra primæroppgaven, det å kjøre bil. For at en trafikant skal kunne kalles distraheret kreves det altså at oppmerksomheten dras bort fra kjøringen. Distraksjon kan karakteriseres som en «undergruppe» av uoppmerksomhet.

<sup>A)</sup> Kilde: Engström mfl. (2013): Rammeverk for analyse av uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere.

## 9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet i trafikken er et komplekst og omfattende trafikksikkerhetsproblem. I faktaboks 9.2 er det gitt en kortfattet omtale av ulike forhold som bidrar til økt risiko knyttet til uoppmerksomhet.

### Faktaboks 9.2 - Hva er mest farlig?

Det er vanlig å skille mellom visuell, auditiv, motorisk og kognitiv distraksjon. Disse er ikke gjensidig ekskluderende og forekommer i forskjellige kombinasjoner, avhengig av hvilken aktivitet der er snakk om. Jo flere sanser man bruker på annet enn å kjøre bil, jo farligere er det.

Det er to forhold som avgjør om en «sideaktivitet» bidrar til ulykker. For det første er det et spørsmål om hvor farlig aktiviteten i seg selv er. For det andre er det avgjørende hvor stort omfang aktiviteten har.

Internasjonal forskning viser at det som gir størst risiko er at man tar blikket bort fra veien. Flere studier har funnet at to sekunder ser ut til å være en kritisk grense for hvor lenge en kan ta blikket bort fra veien sammenhengende før risikoen for farlige hendelser øker betraktelig. Selv om det er enighet om at visuell distraksjon (å ta blikket bort fra veien og trafikken) er det største problemet, er det også økt risiko knyttet til de andre formene for distraksjon. Forhold ved selve føreren (alder, erfaring), trafikksituasjon, varighet osv. påvirker også risiko.

Kilde: TØI rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak.

Mye av forskningen og tiltakene har til nå dreid seg om mobilbruk, noe som kan ha sammenheng med at dette både er lettest å observere og å kontrollere. Problemet er imidlertid større enn som så. Effektive tiltak forutsetter en god forståelse av hva uoppmerksomhet er, og kunnskap om hva som bidrar til uoppmerksomhet i trafikken. Uoppmerksomhet må derfor forebygges gjennom en systematisk satsing på flere parallelle tiltak. Det er grunn til å tro at informasjons- og påvirkningstiltak har størst potensial for å påvirke uoppmerksomhet som skyldes bevisst involvering i «sideaktiviteter». Uoppmerksomhet på grunn av forhold der noe automatisk tiltrekker seg oppmerksomheten kan derimot best påvirkes av kjøretøyteknologiske tiltak og veiltak.

### Kontroller og juridiske virkemidler

Det å være oppmerksom i trafikken er hjemlet i vegtrafikkloven og rammer alle former for uoppmerksomhet uansett årsak. Her blir det slått fast at enhver skal være aktpågivende (§ 3), og at det ikke er lov å kjøre hvis en ikke er i stand til å være tilstrekkelig oppmerksom (§ 21).

I mobilbruksforskriftens<sup>52)</sup> § 2 står det at det er forbudt å snakke i håndholdt mobiltelefon når man kjører. Dersom mobiltelefonen er fastmontert eller koblet til bluetooth kan man ringe og legge på med håndfritt utstyr. Straffen for brudd på bruksforbudet har blitt betydelig skjerpet den senere tid. I januar 2020 ble det innført prikkbelastning for overtredelsen. 1/1-2021 ble bøtesatsene for ulovlig mobiltelefonbruk økt fra 1 700 kr til 5 000 kr, mens antall prikker økte fra to til tre. Unge førere, som har prøveperiode for førerrett i klasse B, får dobbelt antall prikker hvis de gjør feil som gir prikker i prøveperioden. Fra 1/3-2022 økte bøtesatsen ytterligere, til 7 450 kr.

Som følge av teknologiutvikling og utfordringer med håndheving av forbudet, har Samferdselsdepartementet i samarbeid med Statens vegvesen og politiet igangsatt et arbeid med å revidere mobilbruksforskriften. Et tydelig og tidsriktig regelverk er viktig for å sikre at politiet skal kunne håndheve regelverket i tråd med intensjonene, i tillegg til forutsigbarhet for trafikantene.

Politiets bidrag mot uoppmerksomhet i trafikken skal i særlig grad rettes mot den ulovlige bruken av mobiltelefon under kjøring. All annen uoppmerksomhet er ikke straffbar før det kan bevises uaktsomhet, og da har som regel uhellet inntruffet. Da er det vegtrafikklovens § 3 som kommer til anvendelse. Både kontroller og reaksjoner mot ulovlig mobiltelefonbruk og straffereaksjon etter § 3 for annen uoppmerksomhet vil ha en forebyggende effekt.

Politiets har kontinuerlig kontrollvirksomhet i veitrafikken i hele landet gjennom hele året. I samarbeid med det europeiske trafikropolitinettverket, ROADPOL<sup>53)</sup>, gjennomføres det en rekke felles kontrollaksjoner med spesielt fokus på forskjellige trafikutfordringer. Siden 2019 er det hvert år i september gjennomført en slik kontrollaktivitet inn mot uoppmerksomhet i trafikken. Politiet vil i planperioden fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha temafokuserte kontroller rettet spesielt mot mobilbruk (tiltak nr. 29).

Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange unge førere opp til 26 år som blir bøtelagt for ulovlig mobilbruk under kjøring. Dette vil bli synliggjort gjennom ulike virkemidler på sosiale medier og gjennom pressemeldinger (tiltak nr. 30).

### Kampanjetiltak

Som bilfører har man et ansvar for å være oppmerksom under kjøringen og følge med på veien. Likevel ser vi at uoppmerksomhet bak rattet til stadighet forekommer fordi folk driver med andre ting. Mange tror feilaktig at de kan multitasking, og er ikke alltid klar over at de er uoppmerksomme. Dersom atferden ikke får noen umiddelbare konsekvenser, vil ikke føreren nødvendigvis forstå eller oppdage sin uoppmerksomhet. Det er ikke lett å kontrollere dette kun med lovverk eller teknologi. Derfor er man helt avhengig av at førerne tar en aktiv rolle og ser sitt ansvar.

<sup>52)</sup> Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn (mobilbruksforskriften).

<sup>53)</sup> ROADPOL = The European Roads Policing Network.



Statens vegvesen lanserte en flerårig nasjonal kampanje om uoppmerksomhet i trafikken i juni 2018, kalt *Takk for oppmerksomheten*. Kampanjen fokuserer på distraksjon som problem, og har en helhetlig tilnærming til problemet ved å ta for seg alle årsaker til distraksjon. Kampanjen har som mål å bevisstgjøre og gi kunnskap og forståelse om både problemet og egen atferd, samt aktivisere til endring gjennom konkrete handlingsstrategier. Kampanjen legger vekt på at påvirkning må skje gjennom ulike aktører i samfunnet. Med utgangspunkt i dette framheves blant annet virksomheters rolle og ansvar.

I henhold til internasjonal forskning på kampanjeeffekt, og i tråd med etatens nasjonale kampanjestrategi, vil Statens vegvesen fortsette å kombinere ulike virkemidler, som blant annet juridiske og organisatoriske tiltak, med informasjon og påvirkning. Kampanjen knyttes også opp til politiets årlige kontrollaksjoner med fokus på uoppmerksomhet, som er omtalt over. Kampanjen evalueres kontinuerlig, og vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 31).

Ny teknologi i kjøretøy bidrar til økt sikkerhet, men kan også påvirke føreratferden negativt. Dette kan for eksempel gjelde kjøretøyfunksjoner som må, eller kan betjenes på berøringsskjermer. Trygg Trafikk ønsker, i samarbeid med relevante forskningsmiljøer å kartlegge betydningen av ny teknologi for oppmerksomhetsfunksjonen og dermed for trafikksikkerheten. Videre vil Trygg Trafikk, med støtte fra forsikrings-selskapet Fremtind, utvikle og gjennomføre en digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til denne nye teknologien. Dette samarbeidet starter opp i 2022 og vil gå over minimum tre år (tiltak nr. 32).

### Opplæringstiltak

Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning (tiltak nr. 33).





### Tiltak i virksomheter

Virksomheter med ansatte ute i trafikken spiller en viktig rolle for å iverksette forebyggende tiltak mot uoppmerksomhet. Innenfor alle sektorer finner vi medarbeidere som kjører mye, og spennet i yrkeskategorier er stort. Årsaken til uoppmerksomhet i kjøring i arbeid kan skyldes flere faktorer, både personlige og organisatoriske, og tiltak for å redusere uoppmerksomhet kan også være nært knyttet til helse, miljø og sikkerhet (HMS). Arbeidstakernes arbeidsvilkår, med høyt tidspress og krav til effektivitet, kan bidra til at andre oppgaver gjøres samtidig som man kjører bil (matpause, booke avtaler m.m.). På denne måten kan oppmerksomheten trekkes bort fra veien. Virksomheter har derfor en viktig rolle og ansvar når det gjelder å tilrettelegge for tilstrekkelig oppmerksom kjøring, og ansvaret ligger hos både ledelse og medarbeidere.

Noen virksomheter har allerede systematisert arbeidet for å unngå uoppmerksomhet hos sine ansatte og har innført ulike tiltak, for eksempel regler for kontakt og bruk av håndfri mobil under kjøring. Andre lærer opp sjåfører til gode rutiner eller har utarbeidet egen «distraksjons-policy» som undertegnes av både arbeidsgiver og arbeidstaker. Selv om flere virksomheter har fokus på trafikk sikkerhet og har utarbeidet generelle trafikk sikkerhetsplaner, er det behov for en betydelig mer aktiv og systematisk innsats på området «*oppmerksom kjøring*».

Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon, og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring (tiltak nr. 34). Det vises også til tiltak nr. 152 og 153, som er omtalt i kapittel 19.3. Uppmerksomhet vil være et viktig tema i disse tiltakene.

Programmet *Aktiv Sikkerhet*, som drives av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og If, er rettet mot bedrifter som har et bevisst søkelys på trafikk sikkerhet. Programmet har også egen e-læringsmodul hvor ett av avsnittene omhandler oppmerksomhet. Deltakeren må her svare på spørsmål som omhandler konsekvenser ved mangel av oppmerksomhet i trafikken. NLF tilbyr også andre programmer til sine medlemmer med formål å forebygge ulykker som følge av uoppmerksomhet under kjøring, blant annet *Fair Transport* og kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien* (tiltak nr. 35). Det vises til nærmere omtale av *Fair Transport* i kapittel 19.3.

### Teknologiske tiltak

I Nasjonal transportplan understrekes det at teknologiske framskritt i planperioden og utover 2030-tallet vil ha stor innvirkning på transportsikkerheten. Teknologi som bidrar til å kompensere for menneskelig svikt og feilhandlinger har et betydelig potensial for å bedre trafikk sikkerheten. Videre vil innretninger som for eksempel mobilspærre og varsellamper kunne bidra til redusert uoppmerksomhet. På den annen side kan teknologisk utvikling også resultere i at kjøretøyene får nye innretninger som bidrar til økt oppmerksomhet hos fører.

Ny teknologi stiller nye krav til fører og førere kan ha ulike forutsetninger for å forstå og håndtere den. Det er viktig at de nye systemene i kjøretøyene ikke bidrar til ytterligere uoppmerksomhet. Blant annet har store og berøringsbaserte skjermer blitt vurdert til å gi økt risiko for uoppmerksomhet. Krav til design, plassering og brukervennlighet er viktige faktorer som bør vurderes og avklares i tiden framover.

Fullautomatiserte kjøretøy i vanlig veitrafikk ligger langt fram i tid, hvilket betyr at føreren fortsatt vil ha en rolle i kjøretøyet i mange år framover. Til hvert av automatiseringsnivåene vist i figur 18.2 (unntatt nivå 5) er det knyttet spesifikke krav og utfordringer til førere, og dermed også muligheter for å gjøre feil som gir risiko for ulykker. Flere av problemstillingene knyttet til oppmerksomhet har sammenheng med overgangene mellom automatiseringsgradene. Førers oppmerksomhet kan bli satt på ekstra hard prøve i kjøretøy med delvis automatiserte kjørefunksjoner. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og automatisering fortsatt krever at fører griper inn i uventede situasjoner. Endringer

i bilens automatiseringsgrad betyr at fører må skifte «kjøremodus», noe som også påvirker krav til oppmerksomhet. Forskning viser at mennesker er generelt dårlige til å overvåke systemer over tid, og denne fasen kan i verste fall gi flere ulykker. Man kan videre anta at økende grad av automatisering kan gjøre at føreren stoler for mye på teknologien. Dette igjen vil påvirke holdning til førerrollen og krav til oppmerksomhet.

Den teknologiske utviklingen vil kunne føre til behov for å gi mer informasjon og kunnskap til trafikanter om utfordringer knyttet til uoppmerksomhet. Innføring av ny kjøretøyteknologi vil stille krav til kompetansebehov hos bilførere, og følgelig tilpassing av føreropplæring og førerprøver. Her har flere trafikk sikkerhetsaktører en viktig rolle. Det er derfor viktig både å iverksette forebyggende og reduserende tiltak for et allerede eksisterende problem, og å følge med og påvirke framtidig teknologisk utvikling som kan påvirke dette. Dette stiller krav til både myndigheter og bilprodusenter. Det er forsket en del på uoppmerksomhet hos bilførere, men i liten grad i forhold til automatisering.

Mer kunnskap om dette vil være viktig, både i forhold til videre teknologisk utvikling, regelverk, opplæring og andre nødvendige trafikk sikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering (tiltak nr. 36). Ny kunnskap om dette vil bli implementert i den nasjonale trafikk sikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken (jf. tiltak nr. 31).

### Oppfølgingstiltak:

29. Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller rettet spesielt mot mobilbruk.
30. Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange i aldersgruppen opp til 26 år som blir bøtelagt for mobilbruk. Dette skal synliggjøres gjennom ulike virkemidler på sosiale medier og i pressemeldinger.
31. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafikk sikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.
32. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind, utvikle og gjennomføre en digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til ny teknologi i bil.
33. Trafikkforum og Norges Trafikk skoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.
34. Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.
35. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom programmene *Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* og gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.
36. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering.

## 10. Barn (0-14 år)

### 10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

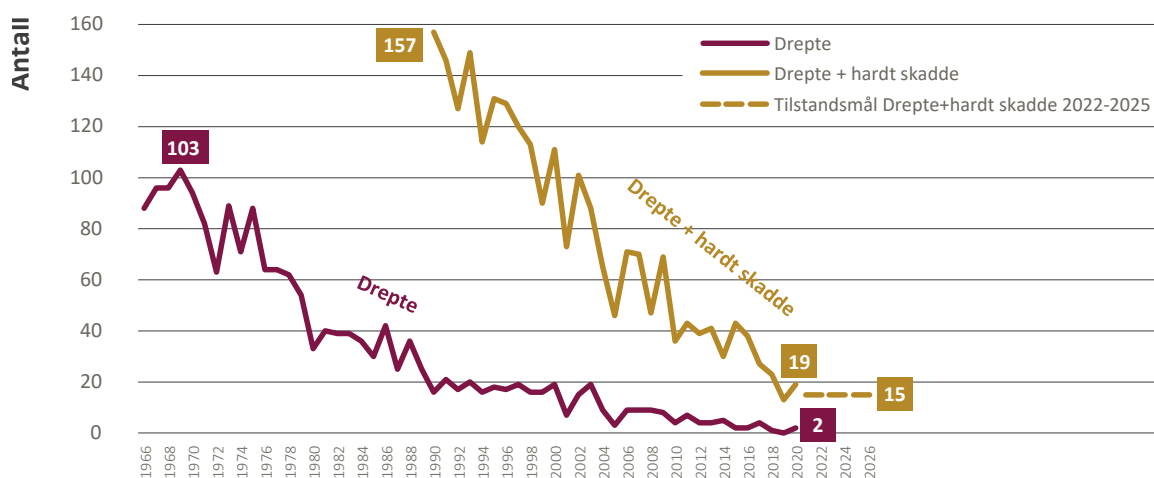
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

Det langsiktige og systematiske arbeidet med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn. I 1969 ble 103 barn i alderen 0-14 år drept i trafikkulykker. I 2019 omkom ingen barn i veitrafikken, for første gang siden den detaljerte registreringen av trafikkulykker startet. I 2020 omkom imidlertid to barn og i 2021 tre barn<sup>54)</sup>, noe som viser at dette arbeidet krever kontinuerlig innsats.

Det er fortsatt et betydelig antall barn som blir hardt skadet i trafikken. I perioden 2017-2020 ble i gjennomsnitt 19 barn hardt skadd i politirapporterte personskadeulykker årlig. Det reelle antall hardt skadde barn er høyere enn dette, da ikke alle ulykker med hardt skadde blir registrert hos politiet (se nærmere omtale i kapittel 20).

Figur 10.1 viser utviklingen, både når det gjelder summen av drepte og hardt skadde og når det gjelder drepte isolert. Tilstandsmålet er todelt. Målet for drepte og hardt skadde er relatert til politirapporterte personskadeulykker, og innebærer at det i perioden 2022-2025 skal være 27 prosent færre drepte og hardt skadde enn i perioden 2017-2020. Målet for omkomne må sees i sammenheng med tilstandsmålet i tiltaksplanen for 2018-2021, som var at det skulle være minst ett år i planperioden uten omkomne barn. Dette ble oppnådd i 2019. Tilstandsmålet for planperioden 2022-2025 innebærer at antall år med null drepte barn økes fra ett til to.



Figur 10.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde barn (0-14 år).

54) Foreløpig tall.

## 10.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen

Barnehagen skal bidra til at barna «*lærer å orientere seg og ferdes trygt*», jf. forskrift om rammeplan for barnehagen. Trafikkopplæring av barn er en viktig del av Trygg Trafikks vedtektsfestede ansvar, og organisasjonen har lange tradisjoner for å samarbeide med utdanningsmyndighetene, kommuner, skoler og andre aktører.

Prosjektet *Barnehagen på tur* er ett eksempel på tett samarbeid med blant annet Utdanningsdirektoratet, og har resultert i pedagogiske opplegg om trafikkikkerhet til bruk for barnehagen og barnetrinnet i skolen. Prosjektet er basert på de sju fagområdene i *Rammeplan for barnehagen*, og inneholder tips til trafikkikkerhetsrelaterte aktiviteter som barnehager (og skoler) kan gjennomføre på tur.

Gjennom *Barnas Trafikkklubb* tilbys barnehagene et helhetlig pedagogisk opplegg som er tilpasset rammeplanen (se faktaboks 10.1). Klubben har omkring 30 000 unike brukere. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, og arbeide for at enda flere barnehager og skoler tar klubben i bruk (tiltak nr. 37).

Det er viktig at både ansatte i barnehager og barnehagelærerstudenter har kompetanse om trafikkikkerhet. Trygg Trafikk vil videreutvikle kurset *Barnehagen i trafikken* i tråd med rammeplanen, og tilby dette til barnehagene både digitalt og fysisk (tiltak nr. 38). Kurset bygger på den anerkjente metoden «*barnehagebasert kompetanseutvikling*», som innebærer at hele personalet lærer det samme samtidig.

Trygg Trafikk vil også oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene (tiltak nr. 39). Kurset gir studentene verdifull innsikt om trafikkikkerhet som de tar med seg som framtidige barnehagelærere. På flere studiesteder har kurset godt fotfeste, og Trygg Trafikk vil arbeide for at det tilbys ved enda flere studiesteder.

Norges automobilforbund (NAF) tilbyr *NAFFENS trafikkboks* for barnehagebarn i alderen 3-6 år, med blant annet bøker, spill og aktiviteter. Formålet er å starte opplæringen tidlig og derigjennom bidra til å forme barnas atferd og holdninger i trafikken, som de kan ta med seg videre når de blir eldre (tiltak nr. 40).

### Faktaboks 10.1 – Barnas Trafikkklubb

*Barnas Trafikkklubb* ble etablert i 1966 som den første trafikkklubben i verden. I dag er alt innhold digitalisert og retter seg mot barn og ansatte i barnehage og skole til og med 4. trinn. Nettstedet *Barnastrafikkklubb.no* fungerer som en gratis strømmetjeneste uten innlogging. Filmserier, lydbøker, musikkvideoer og digitale øveoppgaver, samt forslag til tegne- og aktivitetsoppgaver er utviklet med bakgrunn i *Rammeplan for barnehagen* og læreplanen for grunnskole. Alt innhold har trafikk som fokus og *Lyset* er helten, som dukker opp i ulike trafikkisituasjoner og viser hva som er trygt å gjøre.



### Oppfølgingstiltak:

37. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler tar klubben i bruk.
38. Trygg Trafikk vil videreutvikle innholdet i kurset *Barnehagen i trafikken* i tråd med rammeplanen og arrangere kurs for barnehageansatte.
39. Trygg Trafikk vil oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.
40. NAF vil fortsette distribusjonen av *NAFFENS trafikkboks* til storebarnsavdelingene i landets barnehager.



Foto: Knut Øpeide, Statens vegvesen



## 10.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen

### 1.-10. trinn

Nye læreplaner ble iverksatt i grunnskolen i 2020-2021. Trafikkopplæringen er videreført med konkrete kompetansemål i kroppsøvningsfaget. Det er satt følgende kompetansemål:

- Etter 2. trinn: Øve på trygg ferdsel i trafikken.
- Etter 4. trinn: Forstå og følge regler i trafikken.
- Etter 10. trinn: Vurdere risiko og sikkerhet ved ulike uteaktiviteter. Forstå og gjennomføre sporløs og trygg ferdsel.

I tillegg gir det nye læreplanverket samlet sett muligheter for en bredere måte å drive trafikkopplæring på, knyttet til skolens verdigrunnlag og nye tverrfaglige temaer, som blant annet folkehelse, livsmestring og bærekraftig utvikling. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmaterieell til grunnskolen i tråd med læreplanverket (tiltak nr. 41).

Gjennom læringsportalen *sykkeldyktig.no*, som ble lansert i 2020, tilbys skolene læringsressurser tilpasset læreplanen i kroppsøvningsfaget. Dette er en gratis portal for trafikk- og sykkelopplæring. På *sykkeldyktig.no* finner kroppsøvningslæreren filmer, e-læringsoppgaver og en teoretisk sykkelprøve som kan brukes i undervisningen. Også foresatte kan finne nyttig informasjon og tips om trafikkopplæring av barn og trygg sykling. Portalen inneholder nå også råd og regler om bruk av el-sparkesykler. Læringsportalen driftes av Trygg Trafikk, NAF og Syklistenes Landsforening. Høsten 2021 hadde over halvparten av landets grunnskoler tatt portalen i bruk. *Sykkeldyktig.no* vil bli videreutviklet i planperioden (tiltak nr. 42).

Trygg Trafikk har utviklet et veiledningskurs om bruken av *sykkeldyktig.no*, som framover skal tilbys lærere.

Norges Cykleforbund (NCF) har siden 2015 gjennomført praktisk sykkelopplæring i Vestland fylke. I 2021 ble tilbudet utvidet til skoler i Oslo og Kristiansand. Opplæringsprogrammet er i Vestland kalt *Sykkelkids*, mens det i øvrige deler av landet vil bli lansert som *Sykkelskolen*. Programmet gjennomføres over to dager og foregår på skolen og i barnas nærmiljø. I tillegg oppfordres skolene til å gjennomføre teoriundervisning fra læringsportalen *sykkeldyktig.no*, med avsluttende teoriprøve. NCF vil videreføre opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen* (tiltak nr. 43).

Tradisjonell sykkelopplæring handler om å lære å sykle og å følge trafikkregler og skilt. Samtidig vet vi at hjernen til barn ikke er fullt utviklet. Ny og banebrytende tverrfaglig forskning (nevrovitenskap, pedagogikk og psykologi) har dokumentert at barn lett lar seg distrahere i trafikken, men at målrettet opplæring i risikovurdering og oppmerksomhetstrening virker (se omtale av forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* i faktaboks 10.2). Trygg Trafikk vil, med støtte med Finans Norge, iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* inn i trafikk- og sykkelopplæringen (tiltak nr. 44).

### Faktaboks 10.2 – Forskningsprosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling

Formålet med forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* (2014-2019) var å studere barns oppmerksomhet når de ferdes på sykkel, utvikle en opplæringsmetode som kan forbedre oppmerksomheten, samt teste om denne virker. Forskningsprosjektet ble innledet med en oppmerksomhetsstudie på Eberg trafikkgård i Trondheim (et veisystem i miniversjon). Her ble 59 barn i alderen åtte til tolv år utstyrt med spesialbriller, som registrerte øyebevegelser og filmet omgivelsene. Forsøkene viste at flertallet av barna lett lot seg distrahere og strevde med å holde oppmerksomheten på oppgavene.

Med utgangspunkt i denne kunnskapen ble det utviklet en opplæringsmetode basert på MBE (mind-brain-educaton). Her kombineres kunnskap fra nevrovitenskap med pedagogikk og psykologi for å finne arbeidsmåter som direkte påvirker trafikkatferden. Opplæringsmetoden besto av risikokartlegging, veiledningssamtaler og oppmerksomhetstrening på sykkel basert på elevenes egne forventninger til trafikksituasjoner.

Effekten av opplæringsmetoden ble testet ut ved hjelp av et trafikkscenario i VR (virtual reality) kombinert med blikkpunktskamera (eyetracker). En testgruppe bestående av femteklassinger ble utsatt for den nye opplæringsmodellen i trafikkgården, mens en kontrollgruppe gjennomgikk ordinær sykkelopplæring med hovedvekt på trafikkregler og skilting/oppmerking på samme sted. Opplæringen varte like lenge. Resultatene viste oppsiktsvekkende forskjeller i oppmerksomhetsnivå mellom testgruppen og kontrollgruppen. Både oppmerksomhetsfordeling, orienteringsevne og selvregulering var signifikant bedre hos testgruppen.

Forskningsprosjektet var et samarbeid mellom SINTEF, Trygg Trafikk og Nord universitet, og finansiert av Trygg Trafikk og fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Trøndelag, Nordland og Østfold.

Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for grunnskolelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene som både er knyttet til trafikkopplæring på sykkel, men også til trafikksikkerhet generelt (tiltak nr. 45). Kompetansen setter studentene i stand til å tenke trafikksikkerhet på tvers av fag, og i praktiske situasjoner med elever i trafikken. På flere studiesteder har kurset godt fotfeste, og Trygg Trafikk vil arbeide for at enda flere studiesteder skal tilby kurset.

*Venner på veien* er et program i regi av Norges Lastebileier-Forbund (NLF), som retter seg mot barn i 1. og 2. klasse. Målet er å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken, med tanke på blant annet blindsoner. Undervisningen foregår i to deler. Del 1 foregår i klasserom, mens del 2 foregår i skolegården hvor lastebilen er i fokus. NLF vil i planperioden videreføre *Venner på veien* (tiltak nr. 46).

#### Skolefritidsordningen

Ny rammeplan for skolefritidsordningen (SFO) ble iverksatt høsten 2021. SFO skal legge til rette for lek, kultur- og fritidsaktiviteter, og være en trygg oppholdsplass for barna utover skoletiden. Aktivitetene kan bygge opp under skolens innhold, men tilnærmingen skal være lek og barnestyrte aktivitet. SFO skal være en arena for fysisk aktivitet, og nærområdene bør brukes aktivt. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmateriell til grunnskolen i tråd med læreplanverket, som også kan brukes i SFO (jf. tiltak nr. 41).



### Samordning og styrking av trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn

I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 er det lagt til grunn at det skal legges til rette for at barn skal kunne ferdes trygt i trafikken, gjennom blant annet trafikk- og mobilitetsopplæring. I Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering anbefales økt samordning mellom blant annet Trygg Trafikk og offentlige etater om bedre samordning av trafikkopplæringen.

I 2020 utga ETSC (European Transport Safety Council) en rapport med anbefalinger til trafikk- og mobilitetsopplæringen i europeiske land<sup>55)</sup> (se faktaboks 10.3). Det legges her til grunn at opplæring må være en viktig del av nullvisjonsarbeidet. Norge ligger relativt godt an i forhold til mange av anbefalingene, men også vi kan bli bedre. Trygg Trafikk vil derfor, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes (tiltak nr. 47).

#### Faktaboks 10.3 – Nøkkelprinsipper for trafikk- og mobilitetsopplæring (ETSC)

De europeiske anbefalingene for trafikk- og mobilitetsopplæring går blant annet ut på å:

- Sikre barn rett til trafikkopplæring, blant annet gjennom å integrere trafikkopplæring i skolens læreplaner og fastsette strategiske, taktiske og operasjonelle mål.
- Motivere skoleledelsen til å ha en strategi for trafikksikkerhet og ferdsel, peke ut en trafikkansvarlig person, og styrke lærerens kompetanse.
- Sikre at trafikkopplæring er faglig oppdatert og følger kvalitetsstandarder, og at det utføres evalueringer og tester. Kunnskap, holdninger og motivasjon må stå sentralt, i tillegg til praktisk trening.
- Involvere alle relevante aktører. Trafikksikkerhet er et delt ansvar mellom elever, foreldre og andre relevante aktører, som veimyndigheter og politi.

#### Oppfølgingstiltak:

41. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmaterieill til grunnskolen i tråd med læreplanverket, som også kan brukes i SFO.
42. Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund og Syklistenes Landsforening vil drifte og videreutvikle læringsportalen *sykkeldyktig.no*.
43. Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
44. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* inn i trafikk- og sykkelopplæringen.
45. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for grunnskolelærerutdanningen og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.
46. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafikksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
47. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes.

55) ETSC: Key principles for traffic safety and mobility education (2020).

## 10.4 Tiltak for trygg skolevei og skoleskys

### Trygge skoleveier og nærmiljøer

Det er fortsatt et betydelig behov for trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til eksisterende skolevei. Dette kan være etablering av fortau og gang- og sykkelveier, sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak. Både Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil prioritere å gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei (tiltak nr. 48). Videre vil fylkeskommunene støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge (tiltak nr. 49). Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom Hjertesonearbeid (tiltak nr. 50).

I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2023* er det lagt til grunn at det i perioden 2022-2027 skal prioriteres en ramme på til sammen 500 mill. kr til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge. En viktig del av denne satsingen vil være å etablere en statlig tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen skal vektlegges, noe som blant annet må sees i sammenheng med målsettingen om at åtte av ti barn med skolevei opp til 4 km skal gå eller sykle til skolen. Tilskuddsordningen skal være et supplement til fylkenes og kommunenes prioritering av egne midler til formålet. Statens vegvesen er gitt i oppdrag å forvalte tilskuddsordningen. Dette vil bli gjort i nært samarbeid med fylkeskommunene og Trygg Trafikk (tiltak nr. 51). Det er satt av 20 mill. kr til ordningen i 2022. Framtidige rammer avhenger av årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Etablering av *hertesoner* vil være et sentralt tiltak i den nye statlige tilskuddsordningen. Tanken bak *hertesoner* er å gjøre skoleveien tryggere slik at flere barn kan sykle og gå til skolen. Tiltakene tilpasses lokalt, men oppfordringer om mindre foreldrekjøring, organisering av «gåbusser» og etablering av stopp- og hentesteder utenfor *hertesonen* for barn som blir kjørt, er tiltak som ofte blir brukt. Gjennom det nasjonale hertesonenettverket, som består av Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Syklistenes Landsforening, politiet, Helsedirektoratet, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen, deles informasjon, blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet. Flere kommuner, blant andre Oslo, har vedtatt at alle skoler skal bli *hertesoneskoler* (se faktaboks 10.4). Hjertesonearbeidet vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 52).

### Faktaboks 10.4 – Hjertesoner i Oslo

I Oslo er målet at alle 95 skoler med barnetrinn skal bli med på hertesoneprogrammet i løpet av de kommende årene. Oslo kommune veileder og følger opp skolen og FAU (Foreldrerådets arbeidsutvalg) i oppstart- og etableringsfasen. I denne fasen får skolen utdelt støtteverktøy som de skal benytte. Spørreundersøkelse blant foreldre og elevmedvirkning vektlegges. På enkelte skoler kan holdningsskapende arbeid alene være det mest aktuelle og effektive tiltaket, mens det andre steder er behov for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

*Hjertesone* er i Oslo organisert som et samarbeid mellom Oslo kommunes etater og Trygg Trafikk, med arbeidsgruppe og styringsgruppe. Bymiljøetaten har ansvar for å koordinere arbeidet.





Foto: Colourbox

*Barnas transportplan* i Nasjonal transportplan 2022–2033 framhever at god areal- og transportplanlegging tar hensyn til barns behov, og at barn skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Dette vil ofte være avgjørende for at skoleveier og nærmiljøer etableres på barns premisser. Gode rutiner og samordning er viktig for å lykkes, og ofte vil det være naturlig å sikre barns medvirkning via FAU/skole. God areal- og transportplanlegging skal bidra til at det blir trygt og attraktivt for barn å gå eller sykle til/fra aktiviteter.

Barn og unges medvirkning i planer kan for eksempel sikres gjennom systematisk innsamling og bruk av data fra *Barnetråkk*. Gjennom *Barnetråkk* registreres barnas skolevei, og hva barna liker eller opplever som problemer og farer. Innsamling av barnetråkkdata kan brukes som kunnskapsgrunnlag ved utarbeidelse av planer og målrettede trafikksikkerhetstiltak for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. Som oppfølging av *Barnas transportplan* har Samferdselsdepartementet i statsbudsjettet for 2022 rammeoverført midler til Statens kartverk for å utvikle en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. En slik løsning vil kunne benyttes av alle kommuner, tilsvarende Statens kartverk sin eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming/tilgjengelighetsdata. Barn og unge kan da enkelt registrere *barnetråkk* ute i sitt nærmiljø.

### **Skoleskyss**

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2.-10.trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei, jf. forskrift til opplæringsloven. Trygg Trafikk har revidert veilederen *Særlig farlig eller vanskelig skolevei* (både fysisk og digitalt), og vil distribuere den til alle landets kommuner. Forslag til ny opplæringslov omtaler bestemmelsene om skoleskyss. Når eventuelle endringer i loven er fastsatt, vil veilederen revideres og Utdanningsdirektoratet oppdatere informasjon om skoleskyss på sine nettsider.

På buss i skolerute er det krav til skolebarnskilt foran og bak bussen. Størstedelen av skoleskyssen inngår imidlertid i det alminnelige rutetilbudet og utføres med vanlige rutebuss. Regjeringen har derfor varslet et regelverk som sikrer at busser som kjører barn til og fra skole merkes med tydelige skilt.

Det vises også til omtale av sikring av barn under skoleskyss i kapittel 8.2.

### **Oppfølgingstiltak:**

48. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.
49. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge.
50. Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom *hjertesonearbeid*.
51. Statens vegvesen vil forvalte tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer, i nært samarbeid med fylkeskommunene og Trygg Trafikk.
52. Hjertesonenettverket vil støtte skoler, FAU, kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med etablering av *hjertesoner* ved å dele gode eksempler og informere blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet.

## 10.5 Tiltak for systematisk trafiksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler

Kommunene har ansvar for elevenes sikkerhet på skoleveien, jf. forskrift til opplæringsloven. Skolens ordensreglement bør i henhold til samme forskrift inneholde retningslinjer for trafiksikkerhet, men det er foreldrene som avgjør når barna får sykle til skolen.

Barnehager og skoler skal drives slik at skader og ulykker forebygges, jf. forskrift om miljørettet helsevern. I veileder til forskriften framheves det at trafiksikkerhet handler både om fysisk tilrettelegging av trafikkforholdene og om holdninger og atferd hos barn, foresatte og ansatte.

Gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* må alle kommunale barnehager og skoler dokumentere at de tilfredsstillende visse kriterier, som er i tråd med relevante lover og forskrifter. (tiltak nr. 53). Disse omfatter integrering av trafiksikkerhet i årsplanen, rutiner for sikkerhet på turer til fots, med bil eller kollektivtransport, samt foreldresamarbeid. Per 31/12-2021 var 1224 barnehager godkjent som *Trafikksikker barnehage* og 930 skoler godkjent som *Trafikksikker skole*.

### **Oppfølgingstiltak:**

53. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, bistå kommuner slik at trafiksikkerhet ivaretas i barnehagenes og skolens planverk.



# 11. Ungdom og unge førere

## 11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

I ungdomsårene skjer en dramatisk økning i risikoen for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker. Ungdom debuterer i nye trafikantholder og forutsetningen for å møte nye utfordringer preges av manglende erfaring. Dette forsterkes av at hjernen ikke er ferdig utviklet, noe som blant annet påvirker evnen til å oppfatte og tolke risiko i komplekse situasjoner.

Innsatsområdet *Ungdom og unge førere* skal dekke aldersgruppen 15–24 år, dvs. fra og med siste året på ungdomsskolen. Ulykkestallene er spesielt høye for de i alderen 16–19 år. Fra 2007 til 2014 hadde vi en periode med vedvarende markant reduksjon i drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen. Men den positive utviklingen har stoppet opp og tallet på drepte og hardt skadde har holdt seg omtrent uendret de siste syv årene.

For 16 og 17 åringene er ulykker med moped og lett motorsykkel den største utfordringen. Tiltak for å forhindre slike ulykker er i hovedsak omtalt i kapittel 14, under innsatsområdet *Motorsykkel og moped*.

For 18 og 19 åringene er ulykker i rollen som bilfører den største utfordringen, og innenfor innsatsområdet *Ungdom og unge førere* er tiltakene derfor i hovedsak rettet mot unge bilførere. Det legges her til grunn at innsatsen i planperioden 2022–2025 skal gi følgende måloppnåelse:

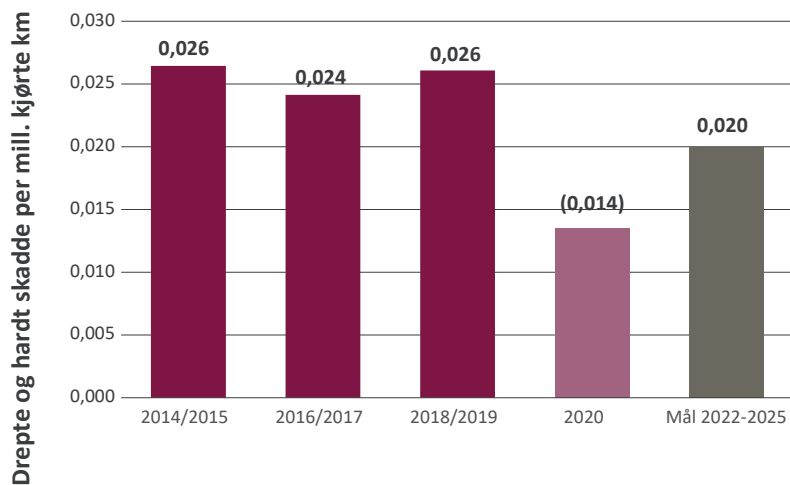
I planperioden 2022–2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

Målsettingen om 25 prosent redusert risiko innebærer at risikoen reduseres fra 0,026 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2018 og 2019 til 0,020 i perioden 2022–2025<sup>56</sup>). Dette er illustrert i figur 11.1.

Ved fastsettelse av tilstandsmål har vi valgt å ta utgangspunkt i gjennomsnittet for årene 2018 og 2019, dvs. de to siste årene før koronapandemien. Dette skyldes både usikkerhet knyttet til reiseomfang hentet fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2020, og at koronapandemien kan ha påvirket atferden i trafikken. Vi forventer at vi i det meste av planperioden 2022–2025 vil være tilbake til en «normalsituasjon» uten påvirkning av korona, og at det derfor vil være mest relevant å sammenlikne risikoen med situasjonen før 2020.

<sup>56</sup>) Risiko er beregnet basert på resultater fra reisevaneundersøkelser (RVU) og ulykkesstatistikk fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).





Figur 11.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km for bilførere i alderen 18 og 19 år - Utvikling og mål.

## 11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere

### Tiltak rettet mot elever i ungdomstrinnet og i videregående skole

På ungdomstrinnet kan skoleeier velge å tilby valgfaget *trafikk*. Dette er et selvstendig fag for ungdomstrinnet, og for elever på 9. og 10. trinn kan skolen tilrettelegge for trafikalt grunnkurs innenfor rammen av valgfaget, forutsatt tilgang på lærere med videreutdanning. Ny læreplan i valgfaget *trafikk* ble iverksatt skoleåret 2020-2021. Ifølge kompetansemålene for faget skal elevene blant annet gjøre seg kjent med trafikken i nærmiljøet, kjenne til hvordan trafikksikkerhetsutstyr kan redusere ulykker og skader, og kunne reflektere over hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken. Gjennom Trygg Trafikk tilbys skolene et gratis digitalt læreverk som er basert på den nye læreplanen. Trygg Trafikk vil også tilby kompetanseheving for lærere i faget i alle landets fylker, fysisk eller digitalt (tiltak nr. 54).

Ung i Trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg for ungdom om rus, holdninger og atferd i trafikken, som er rettet mot valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen (tiltak nr. 55). Undervisningsopplegget skal også kunne tas i bruk av trafikk- og skolelærere, og andre som ønsker det. I tillegg vil Ung i Trafikken selv undervise om temaet og bruke undervisningsopplegget i sitt opplysningsarbeid.

Ung i Trafikken har utviklet et e-læringskurs for ungdom om rus. Dette inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, og en slutt-test, som kan forberede elevene til teorieksamen for førerkort. Det følger også med en lærerveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk e-læringskurset. Ung i Trafikken vil i tillegg videreføre prosjektet *DeathTrip*, der elever fra videregående skoler engasjeres til å lage holdningskampanjer mot ruskjøring. Det vises til nærmere omtale i *kapittel 7 Rus*.

Trygg Trafikk har med støtte fra Finans Norge utviklet den digitale læringsressursen *Underveis*. Det er en interaktiv læringsressurs hvor elevene kan lære mer om trafikkrelaterte emner gjennom ulike filmer, quizer, refleksjonsoppgaver, tester og konkurranser. Læringsressursen er tilpasset læreplanmålene i flere fag for ungdomstrinnet, og kan også brukes på tvers av fagene. I planperioden vil *Underveis* utvides til også å omfatte elever i videregående opplæring (tiltak nr. 56).

Trygg Trafikk har i en årrekke mottatt støtte fra Gjensidige Forsikring til å utvikle kunnskapsbaserte tiltak rettet mot ungdom. Eksempler på dette er kampanjen *#ErDuSikker*, læringsressursen *Planleggeren* og informasjon og podcaster om øvelseskjøring. Trygg Trafikk vil i planperioden, med

støtte fra Gjensidige Forsikring, igangsette et arbeid for å samordne og styrke ungdomsinnsatsen. Hovedtema vil være risikofaktorene fart, rus, uoppmerksomhet og sikring (tiltak nr. 57).

Statens vegvesen har etablert et *Trafikksikkerhetssenter* ved Norsk vegmuseum. Senteret er basert på nullvisjonen og har hatt 10. klassinger i tidligere Oppland fylke som sin viktigste målgruppe. Siden oppstarten i 2005 har over 25 000 skoleelever vært innom senteret på en trafikksikkerhetsdag. Opplegget er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Innlandet fylke. Tilbudet er imidlertid midlertidig lagt på vent grunnet koronapandemien. *Trafikksikkerhetssenteret* vil i 2022 være bygget om og framstå i nytt design, og det vil da på nytt bli gitt tilbud til ungdomsskolene i Innlandet fylke om gjennomføring av trafikksikkerhetsdag ved *Trafikksikkerhetssenteret* (tiltak nr. 58). Som et supplement til de fysiske arrangementene utarbeides det et digitalt undervisningsopplegg som har samme tematikk som på trafikksikkerhetsdagene. I første omgang vil skoler i Innlandet inviteres til å bruke innholdet. I planperioden er målet at innholdet videreutvikles slik at det passer både for elever på lavere trinn på ungdomsskolen og elever på videregående skole.

*Trafoen* er et trafikksikkerhetstiltak i Kristiansand, med Agder fylkeskommune som tiltakseier. Tiltaket er knyttet til et bygg (*Trafoen*), der deltakerne gjennom ulike filmer opplever en trafikkulykke på nært hold. Den pedagogiske tenkingen bak tiltaket bygger på et ønske om størst mulig egenaktivitet og engasjement blant deltakerne. Målsettingen er å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt å øke forståelsen for årsaken til, og konsekvensen av, ulykker. *Trafoen* er også blitt laget i en VR-brille versjon som benyttes av de som ikke kan besøke den fysiske bygningen. På den måten begrenses ikke bruken av *Trafoen* av beliggenhet. Erfaringen med bruken av VR-brille versjonen har vært positiv. Fylkeskommunenes samferdselskollegium vil derfor bli kontaktet, med tilbud om informasjon og opplæring, slik at *Trafoen* i VR-brille versjon kan bli tatt i bruk også i andre fylker.

Agder fylkeskommune står bak kurset *18pluss*, som gjennomføres i nært samarbeid med *Trafoen*. Det er et praktisk kurs på 4,5 timer, som inneholder kjøring på bane, trening i opptreden på et skadested og en gjennomgang av undervisningsopplegget i *Trafoen*. Agder fylkeskommune vil arbeide for at alle lærlinger skal ha trafikksikkerhet som en del av obligatorisk HMS opplæring i læretiden (tiltak nr. 59). I første omgang vil dette gjelde lærlinger i Agder fylke. Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil bidra til økt trafikksikkerhet for lærlinger gjennom å utvikle veiledningsmaterieill til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid (jf. tiltak nr. 153 i kapittel 19.3).

Trafikksikkerhetstiltak rettet mot russ/avgangselever ved videregående skoler er viktig, da det er en periode av ungdomstiden hvor løsrivelsen fra det etablerte står sentralt og behovet for støtte til riktige valg er stort. Det er viktig at tiltak iverksettes i god tid før russetiden. Holdningsskapende og kunnskapsbaserte tiltak bør inkluderes i undervisningen i fag og i tverrfaglige prosjekter i videregående skole. Trygg Trafikk utvikler digitale læringsressurser til bruk i undervisningen.

Ung i Trafikken har utviklet *#edrusjåfør*, som er en forbyggende holdnings- og trafikksikkerhetskampanje rettet mot russeren. Kampanjen brukes ved russens trafikksikkerhetsdager og ved russearrangement (tiltak nr. 60). Det informeres om konsekvenser ved ruskjøring og på russearrangement kan en få gratis promilletest før hjemkjøring. Kampanjen består også av strykemerker for russeadress og klistremerker til russebil.

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhetstiltak rettet mot avgangselevne på videregående skole, da dette er en risikoutsatt gruppe (tiltak nr. 61). Tiltakene vil kunne være en del av et tverrsektorielt arbeid rettet mot avgangsklassene. Eksempler på tiltak er trafikksikkerhetsdager og gratis russebilkontroll. Fylkeskommunene vil i tillegg gjennomføre ulike typer tiltak rettet mot videregående elever på 1. og 2. trinn for å påvirke til god trafikantatferd. Dette inkluderer også tiltak rettet mot lærlinger (tiltak nr. 62).

Mange elever på videregående skole kjører moped eller lett motorsyssel. Tiltak rettet mot denne målgruppen må ha fokus på at disse trafikantene får et bevisst forhold til egen rolle i trafikkbildet. NMCU kan bidra med kompetanse overfor aktørene som gjennomfører tiltak rettet mot elever i videregående skoler.

### Risikoutsatte unge førere

De aller fleste unge førere har en holdning og motivasjon til å opptre trafikksikkert. Det viser seg likevel at noen unge førere velger å bruke bilen for å oppleve spenning og mestring. Dette fører til en risikoatferd på en arena hvor de fleste ønsker høyest mulig sikkerhet. For å innrette effektive tiltak mot denne gruppen, må de kunne skilles fra den øvrige ungdommen og det må benyttes tilpassede tiltak.

Bilførere som mister føreretten i prøveperioden som følge av brudd på veitrafikklovgivningen, er per definisjon risikoutsatt. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, teste ut og evaluere et forsøk med kurs og atferdsregistrator<sup>57)</sup> for unge førere som har mistet føreretten (tiltak nr. 63).

Trygg Trafikk vil i tillegg bistå kommuner, fylkeskommuner og regionale aktører med å utvikle og iverksette tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer. Dette er ungdommer som må imøtekommes på en måte som treffer dem. De universelle tiltakene i skolen er ikke tilstrekkelige. Derfor er det behov for virkemidler som er spesielt egnet for å nå denne gruppen når det gjelder risikofaktorene fart, rus, uoppmerksomhet og sikring i trafikken. Trygg Trafikk vil bistå kommuner, fylkeskommuner og regionale aktører som utvikler og iverksetter tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer (tiltak nr. 64).

DRIVE er en organisasjon som gjennom programmet *Kjør for livet* gir vanskeligstilte og risikosøkende unge et tilbud med fokus på bevisstgjøring, trafikksikkerhet, motor og mekking. Et viktig mål er å skape atferdsendring og hensynsfulle trafikanter gjennom positive opplevelser, mestringsfølelse og økt sosial kompetanse. *Kjør for livet* støttes av blant andre Trøndelag fylkeskommune.

### Samarbeid og kunnskapsdeling

Mye av det utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot ungdom utføres i miljøer med lokal/regional forankring. Eksempler på dette er trafikksikkerhetshallene i Stavanger og Bergen, *Mind-senteret* i Bodø, *Trafikksikkerhetssenteret* ved Vegmuseet på Lillehammer, *DRIVE (Kjør for livet)* med hovedbase i Trøndelag, *Nullvisjonen i Agder*, samt *18pluss* og *Trafoen* i Kristiansand. Dette er små miljøer som i stor grad har jobbet hver for seg, og det er derfor store forskjeller fra fylke til fylke. *Trafoen* har i 2021 opprettet et *Nasjonalt forum for utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid*, der formålet er å opprette dialog mellom disse miljøene og derigjennom å styrke det utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene. Forumet skal skape en arena for læring, erfaringsdeling, inspirasjon og støtte gjennom dialog, interaksjon og trening på ferdigheter. Målet er å bidra til at kompetente folk blir i jobben. Forumet vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 65).

### Føreropplæringen

Hensikten med føreropplæringen er å gi personer kompetanse slik at de kan kjøre sikkert, hensynsfullt og samtidig effektivt. Dagens føreropplæring ble innført i 2005, og det er grunn til å tro at den har bidratt vesentlig til redusert risiko blant unge førere. Ytterligere risikoreduksjon avhenger av at føreropplæringen fortsatt har høy kvalitet og videreutvikles. Det vil i planperioden gjennomføres tiltak for å styrke trafikklærernes kompetanse og elevenes motivasjon for økt øvelseskjøring. Arbeidet med å øke elevenes motivasjon for mengdetrening gjennom privat øvelseskjøring er godt etablert gjennom et samarbeidsforum med Norges Trafikkskoleforbund, Trafikkforum, NAF, Nord universitet, Oslo Met, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Samarbeidsforumet videreføres i planperioden.

57) En atferdsregistrator (Event data recorder - EDR) er en «sort boks» som registrerer en rekke data rett før, under og etter en ulykke.



Foto: Henriette Erken Busterud

Føreropplæringen, og følgelig trafikklærerens kompetanse, er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dagens kunnskapsamfunn etterspør høyere kompetanse hos yrkesutøvere i alle profesjoner. Trafikklærerutdanningen må videreutvikles for å sikre at trafikklærerne og fagmiljøet har rett kompetanse til å bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde. For å opprettholde og styrke trafikklærerens kompetanse, er det derfor innført en hjemmel i vegtrafikkloven for å innføre krav til regodkjenning og etterutdanning for trafikklærere. Statens vegvesen vil følge opp dette gjennom å utarbeide og innføre slike krav. Innholdet i etterutdanningen vil bli utviklet i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning (tiltak nr. 66).

### **Kommunale og fylkeskommunale ungdomsråd**

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette et ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>58)</sup>. Alle saker som gjelder ungdom skal forelegges ungdomsrådet. I tillegg kan de ta opp saker på eget initiativ. Formålet er å bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder ungdom. Trafikksikkerhet vil være et aktuelt tema i flere saker som forelegges ungdomsrådet, for eksempel når det gjelder uttalelser til areal- og transportplaner. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* bidra til at trafikksikkerhet blir et integrert tema i de kommunale ungdomsrådenes arbeid og vil utvikle veiledningsmaterieell (tiltak nr. 67). Det vises også til omtale og tiltaksformulering i *kapittel 19 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*.

<sup>58)</sup> Jf. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 5-12.

**Oppfølgingstiltak:**

54. Trygg Trafikk vil tilby kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* i alle landets fylker, fysisk eller digitalt.
55. Ung i Trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg rettet mot valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen. Hovedtema er rus, holdninger og atferd.
56. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, videreutvikle og informere om den digitale læringsressursen *Underveis* til ungdomskoler og videregående skoler.
57. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Gjensidige Forsikring, igangsette et arbeid for å samordne og styrke ungdomsinnsatsen.
58. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Innlandet fylke, tilby 10. klassinger trafikksikkerhetsdag på *Trafikksikkerhetssenteret* ved Norsk vegmuseum. Et digitalt undervisningsopplegg basert på tematikken på trafikksikkerhetsdagene vil i planperioden bli spredd til skoler i hele landet.
59. Agder fylkeskommune vil arbeide for at trafikksikkerhet legges inn som en obligatorisk del av læretiden for lærlinger.
60. Ung i Trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafikksikre valg gjennom kampanjen *#Edrusjåfør*.
61. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevne på videregående skole.
62. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikantadferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger.
63. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, teste ut og evaluere et forsøk med kurs og atferdsregistrator for unge førere som har mistet føreretten.
64. Trygg Trafikk vil bistå kommuner, fylkeskommuner og regionale aktører som utvikler og iverksetter tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer.
65. *Trafoen* i Kristiansand vil videreføre *Nasjonalt forum for utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid*. Forumet skal bidra til at miljøer som er opprettet på lokalt/regionalt initiativ, og som jobber med utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, skal lære av hverandre og dele kunnskap og erfaringer.
66. Statens vegvesen vil innføre krav til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere. Innholdet i etterutdanningen vil utvikles i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning.
67. Trygg Trafikk vil utarbeide og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til ungdomsrådene i kommunene og fylkeskommunene.

## 12. Eldre trafikanter

### 12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er markert økende for trafikanter fra og med fylte 75 år. Dette gjelder både i rollen som bilfører og som fotgjenger. Det er ulike årsaker til den økte risikoen. Aldring reduserer enkelte ferdigheter som er nødvendige i trafikken. Dette gjelder særlig konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon. I tillegg tåler eldre de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, og ulykker der eldre er involvert får derfor ofte et alvorlig utfall.

Målsettingen om 25 prosent redusert risiko<sup>59)</sup> innebærer at:

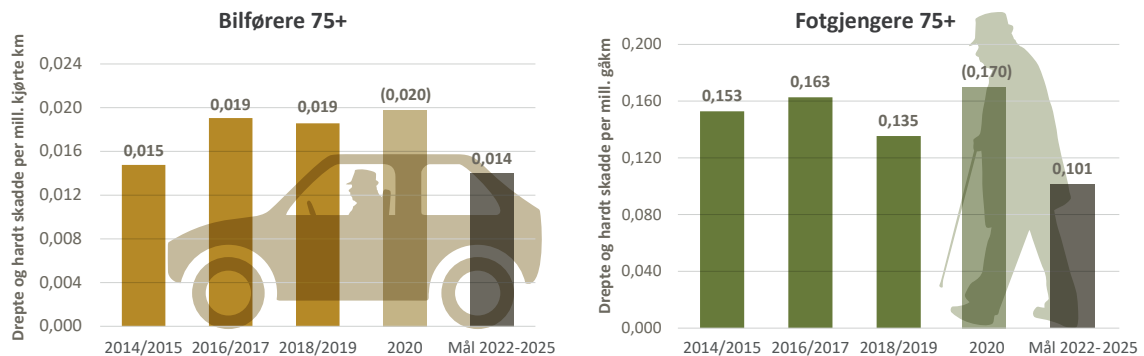
- Risikoen for bilførere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,019 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2018 og 2019 til 0,014 i perioden 2022-2025.
- Risikoen for fotgjengere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,135 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i årene 2018 og 2019 til 0,101 i perioden 2022-2025.

Ved fastsettelse av tilstandsmål har vi valgt å ta utgangspunkt i gjennomsnittet for årene 2018 og 2019, dvs. de to siste årene før koronapandemien. Dette skyldes både usikkerhet knyttet til reiseomfang hentet fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2020, og at koronapandemien kan ha påvirket atferden i trafikken. Vi forventer at vi i det meste av planperioden 2022-2025 vil være tilbake til en «normalsituasjon» uten påvirkning av korona, og at det derfor vil være mest relevant å sammenlikne risikoen med situasjonen før 2020.

En gjennomgang av dødsulykkene i perioden 2017-2020 viser at 10 prosent av disse var forårsaket av bilførere over 75 år. Sykdom gikk betydelig oftere igjen som medvirkende årsak til disse ulykkene enn ulykker forårsaket av yngre førere, mens høy fart og teknisk kjøretøybehandling forekom sjeldnere hos den eldste førergruppen.

<sup>59)</sup> Risiko er beregnet basert på resultater fra reisevaneundersøkelser (RVU) og ulykkesstatistikk fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).





Figur 12.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km for aldersgruppen 75+ - Utvikling og mål. Bilførere i venstre del av figuren og fotgjengere i høyre del av figuren.

## 12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

### Eldre bilførere

Gjeldende helsekrav for førerkort (vedlegg 1 til førerkortforskriften) trådte i kraft 1/10-2016. Førere må fra fylte 80 år kunne framvise helseattest som viser at kravene er oppfylt. Førerkortet må fornyes med helseattest med maksimum tre års mellomrom. Imidlertid vedtok Stortinget 9/2-2021 å be regjeringen «fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort»<sup>60</sup>. Dette er en stor endring som vil kreve kompenserende tiltak for å redusere den økte risikoen i trafikken som tiltaket vil medføre.

Statens vegvesen og Helsedirektoratet har på oppdrag fra henholdsvis Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet utredet konsekvensene av å fjerne kravet til aldersbestemt helseattest uten kompenserende tiltak, og vurdert alternative ordninger. Utredningene ble levert til departementene 1/10-2021. Vurderingen fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet er at det ikke foreligger alternative ordninger som i samme grad som obligatorisk aldersbestemt helseattest er egnet til å fange opp de som ikke oppfyller helsekravene. For å kunne fange opp flest mulig vil det trolig være nødvendig at flere tiltak samvirker. Blant tiltakene som ble vurdert er obligatorisk eller utvidet bruk av kjørevurdering, krav til fornyelse med egenerklæring og informasjonstiltak.

Trygg Trafikk, Nasjonalforeningen for folkehelsen, Personskadeforbundet, MA - Rusfri Trafikk, Legeforeningen og Optikerforbundet oversendte 4/6-2021 en felles uttalelse til Stortinget der de uttrykte bekymring for konsekvensene av vedtaket om å oppheve kravet om obligatorisk aldersbestemt helseattest. Organisasjonene påpekte at resterende ordninger med generelle helsekrav, meldeplikt og øvrige reaksjoner ikke er tilstrekkelige for å fange opp eldre bilførere som av helsemessige årsaker ikke bør ha førerrett. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nasjonalforeningen for folkehelsen, være pådriver for at etterlevelse av førerkortforskriftens helsekrav for førerkort sikres, spesielt hva angår førere fra fylte 80 år (tiltak nr. 68). Dette vil være et viktig arbeid uavhengig av hva som skjer videre som oppfølging av Stortingets vedtak.

Oppfriskningskurset *Bilfører 65+* har vært forankret i nasjonale trafikksikkerhetsplaner siden 1999. Hovedmålgruppen er personer med førerrett i førerkortklasse B (personbil) som fyller 70 år innværende år. Statens vegvesen har hatt driften av kurset siden 1/1-2015. Det er gratis for deltakerne og består av åtte timer teoretisk undervisning. I 2019 tilsvarte den samlede deltakelsen om lag 20 prosent av 70-årsklassen med førerkort. Koronapandemien har medført at det ikke har vært gjennomført kurs etter 1/2-2020.

60) Jf. Innst 195 S (2020-2021) og vedtak 596.

Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltagere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort (tiltak nr. 69). For å nå dette målet kreves økt innsats til rekruttering av deltagere. Pensjonistforbundet vil bidra som en sentral samarbeidspartner, gjennom å bruke egne kanaler til å spre informasjon om kursene.

*Bilfører 65+* vil bli videreutviklet i planperioden, med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Statens vegvesen vil i tillegg vurdere muligheten for å utvide det digitale tilbudet til eldre bilførere, som et supplement til de fysiske kursene (tiltak nr. 70). Det vil videre bli gjennomført en ny fokusundersøkelse vedrørende effekten av *Bilfører 65+*.

### Eldre fotgjengere

Statens vegvesen har utarbeidet et faglig opplegg for trafiksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere. Sentrale temaer er blant annet synlighet i trafikken, utfordringer ved kryssing av vei og risiko forbundet med svekkede sanser. Det er etablert et samarbeid med Pensjonistforbundet, der Pensjonistforbundet har et ansvar for å rekruttere kursholdere og å organisere og avholde kursene, mens Statens vegvesen skal sørge for at kursmaterialet er tilgjengelig og oppdatert og lære opp kursholderne. Arbeidet med opplæring av kursholdere ble avbrutt grunnet koronapandemien, og gjennomføring av kursene har derfor ikke kommet i gang. Det legges opp til å «restarte» arbeidet og at kursene skal være et viktig bidrag til økt sikkerhet for eldre fotgjengere i planperioden 2022–2025 (tiltak nr. 71). Pensjonistforbundet vil oppfordre alle sine fylkes- og lokalforeninger til å rekruttere kursholdere og gjennomføre kurs. Det er viktig med lokalkunnskap, da den lokale trafiksituasjonen er et viktig element i kurset.

Mange eldre behersker bruk av digitale medier godt. Deler av kursmaterialet er derfor omarbeidet til korte filmsnutter som kan deles i nyhetsbrev, på sosiale medier osv. Det bør arbeides videre med bruk av digitale medier som formidlingskanal overfor denne målgruppen. Dette gir en mulighet for å nå bredere ut med budskapet. Statens vegvesen og Pensjonistforbundet vil samarbeide om dette.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Manglende synlighet er en medvirkende årsak til mange alvorlige ulykker med eldre fotgjengere. Pensjonistforbundet vil ha økt fokus på synlighet i trafikkbildet og bruk av refleks i mørketiden. Problematikken vil bli løftet i sosiale medier og i andre tilgjengelige informasjonskanaler. Lokalforeningene vil bli oppfordret til å dele ut refleks i lokallagene og ved ulike medlemsaktiviteter.

Eneulykker med fotgjengere (fallulykker m.m.) omfattes ikke av definisjonen av en veitrafikkulykke, og inngår derfor ikke i ulykkesstatistikken. Dette er like fullt ulykker som ofte skjer i trafikkmiljøet, og eldre er spesielt utsatt. Det vises til nærmere omtale under innsatsområdet *Gående og syklende* i kapittel 13.

### Informasjon rettet mot eldre

Pensjonistforbundet vil i planperioden 2022-2025 ha et mer helhetlig fokus på trafikksikkerhet. I tillegg til å bidra aktivt i tiltak rettet mot eldre bilførere og eldre fotgjengere (se omtale over), vil de styrke arbeidet med å informere eldre om relevante tema innenfor trafikksikkerhet. Dette omfatter blant annet bevisst bruk av medlemsbladet *Pensjonisten* og formidling gjennom nettartikler på egne nettsider og i sosiale medier.

Trafikksikkerhetsinformasjon til eldre, bør også ha fokus på eldres mobilitet og på tilrettelegging for alternative transportformer til bil. Det finnes i dag mange transporttilbud tilpasset eldre, og det er viktig at eldre får god oversikt over tilgjengelige tilbud. Her har flere aktører en rolle, blant andre kommunene, fylkeskommunene og kollektivselskapene.

### Kommunale og fylkeskommunale eldreråd

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette eldreråd<sup>61</sup>. Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene, og skal bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder eldre. Trafikksikkerhet bør ut fra dette være en sentral oppgave, både for de kommunale og for de fylkeskommunale eldrerådene. Arealplanlegging og budsjettarbeid er eksempler på prosesser der det vil være viktig å engasjere eldrerådene.

Storbykommunene og fylkeskommunene vil i planperioden bruke eldrerådene i arbeidet med å formidle informasjon og øke bevisstgjøringen om trafikksikkerhet i organisasjoner for eldre. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* bidra til at trafikksikkerhet blir et integrert tema i de kommunale eldrerådenes arbeid og vil i tillegg utvikle veiledningsmateriell (tiltak nr. 72). Det vises for øvrig til omtale og tiltaksformulering i *kapittel 19 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*.

### Oppfølgingstiltak:

68. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nasjonalforeningen for folkehelsen, være pådriver for å sikre etterlevelse av førerkortforskriftens helsekrav for førerkort, spesielt hva angår førere fra fylte 80 år.
69. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
70. Statens vegvesen vil videreutvikle *Bilfører 65+* med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Det vil bli vurdert å øke det digitale tilbudet som et supplement til de fysiske kursene.
71. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.
72. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale eldrerådene.

61) Jf. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

## 13. Gående og syklende

### 13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).

Innen 2026 skal:

- 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelm.
- 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke.

Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km om lag fem ganger høyere for fotgjengere og om lag ti ganger høyere for syklister, sammenliknet med bilførere<sup>62</sup>. Dette er tall basert på politirapporterte personskadeulykker. Vi vet at det er en betydelig underreportering av hardt skadde i veitrafikkulykker, og at dette i særlig grad gjelder eneulykker på sykkel (velt m.m.). Videre regnes ikke eneulykker med gående som veitrafikkulykker, selv om slike ulykker ofte skjer i trafikkmiljøet, for eksempel grunnet manglende strøing av fortau. Den reelle forskjellen i risiko mellom henholdsvis fotgjengere og syklister sammenliknet med bilførere er derfor betydelig større enn det som framgår av beregninger basert på politirapporterte personskadeulykker.

Dersom vi tar utgangspunkt i politirapporterte personskadeulykker innebærer målsettingen om 25 prosent redusert risiko<sup>63</sup> at:

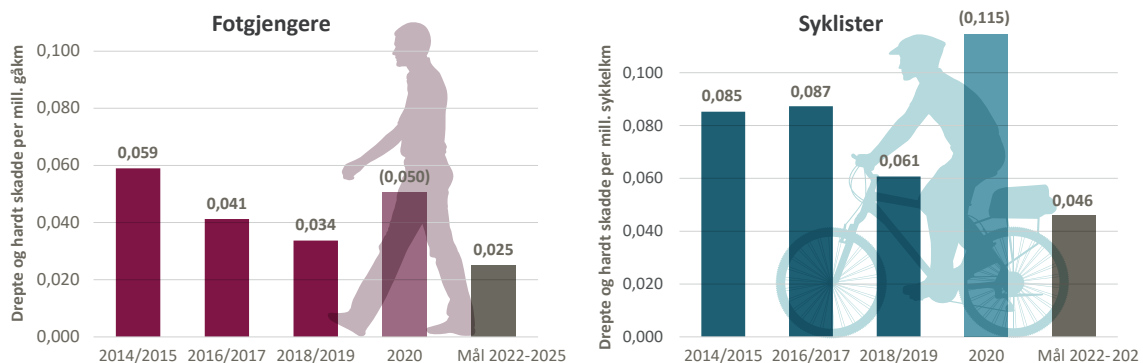
- Risikoen for fotgjengere reduseres fra 0,034 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i årene 2018 og 2019 til 0,025 i perioden 2022-2025.
- Risikoen for syklister reduseres fra 0,061 drepte og hardt skadde per mill. sykkelkm i årene 2018 og 2019 til 0,046 i perioden 2022-2025.

Ved fastsettelse av tilstandsmål har vi valgt å ta utgangspunkt i gjennomsnittet for årene 2018 og 2019, dvs. de to siste årene før koronapandemien. Dette skyldes både usikkerhet knyttet til reiseomfang hentet fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2020, og at koronapandemien kan ha påvirket atferden i trafikken. Vi forventer at vi i det meste av planperioden 2022-2025 vil være tilbake til en «normalsituasjon» uten påvirkning av korona, og at det derfor vil være mest relevant å sammenlikne risikoen med situasjonen før 2020.

62) TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/2018 (Torkel Bjørnskau).

63) Risiko er beregnet basert på resultater fra reisevaneundersøkelser (RVU) og ulykkesstatistikk fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).

Figur 13.1 viser utvikling i risiko fra 2014, samt mål for perioden 2022-2025. Det er grunn til å merke seg at den beregnede risikoen for 2020 er betydelig høyere enn for 2018/2019, både når det gjelder fotgjengere og syklister. Dette skyldes i hovedsak at RVU for 2020 viser en betydelig nedgang i omfanget av gåing og sykling.



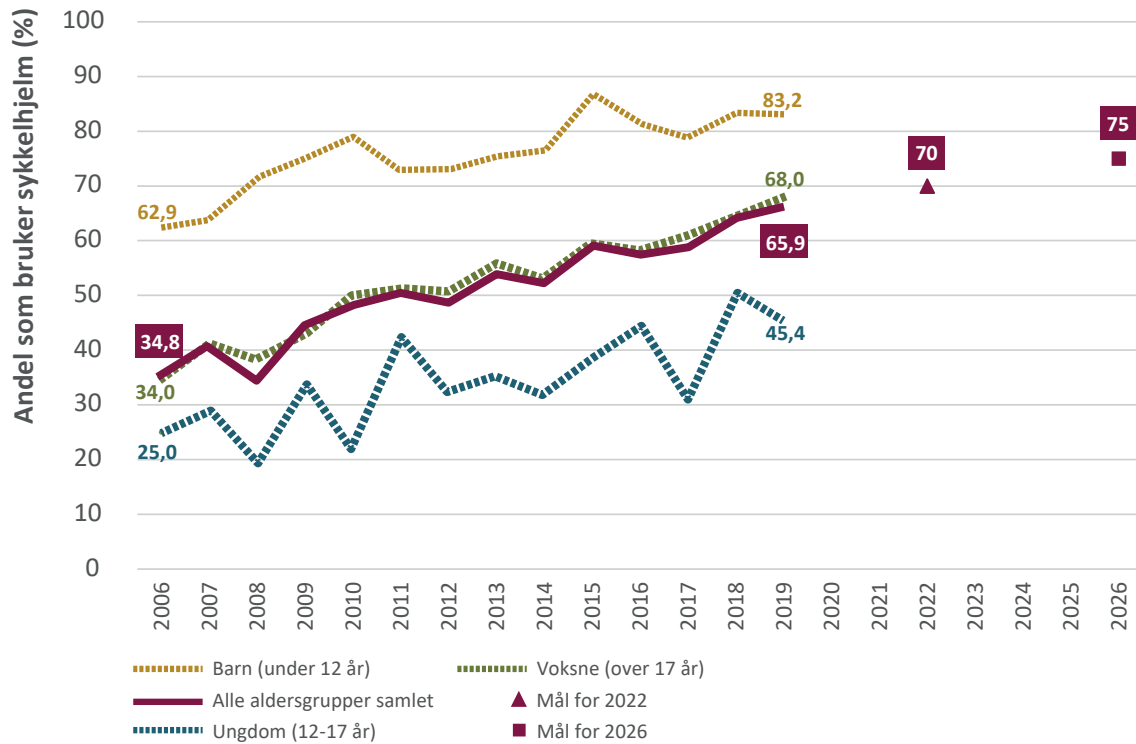
Figur 13.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadet per mill. km for henholdsvis fotgjengere (venstre del av figuren) og syklister (høyre del av figuren).

Det er en politisk ambisjon å øke omfanget av gåing og sykling. Dette gjelder særlig i de største byområdene, der dette er knyttet til nullvekstmålet (se nærmere omtale i kapittel 19.2). Økt gåing og sykling vil gi mange fordeler, blant annet bedre folkehelse, mindre helseskadelige utslipp og reduserte utslipp av klimagasser. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er det lagt til grunn en ambisjon om at «*målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister*».

Jo kraftigere økning i omfanget av gåing og sykling, desto mer krevende blir det å unngå en økning i antall drepte og hardt skadde. I perioden 2017-2020 var det i gjennomsnitt 13-14 drepte og om lag 80 hardt skadde fotgjengere hvert år. Tilsvarende var det hvert år om lag 7 drepte og i overkant av 75 hardt skadde syklister. Om lag 55 prosent av de drepte og hardt skadde fotgjengerne og om lag 65 prosent av de drepte og hardt skadde syklisterne var i de ni storbyområdene der det enten er inngått byvekstavtale, eller jobbes med sikte på å inngå byvekstavtale.

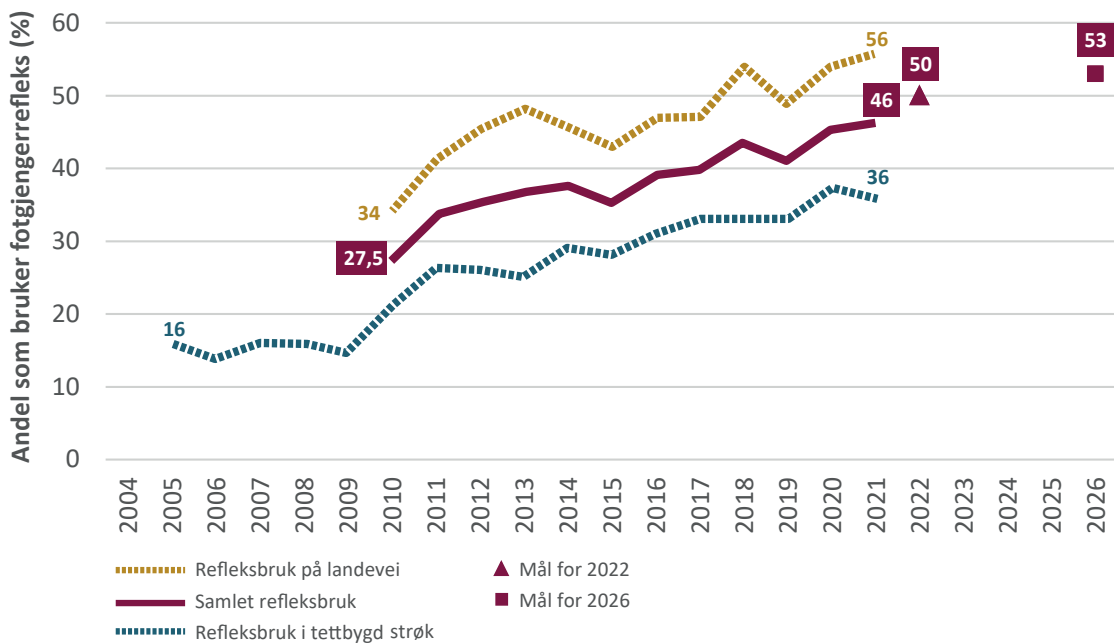
En rekke aktører gjennomfører tiltak for å øke bruken av sykkelhjelmer og fotgjengerrefleks, og dette er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot gående og syklende. Vi har derfor valgt å supplere tilstandsmålene for risikoutvikling med tilstandsmål for bruk av henholdsvis sykkelhjelmer og fotgjengerrefleks.

Statens vegvesen gjennomfører årlige tilstandsundersøkelser for bruk av sykkelhjelmer. Det har imidlertid ikke blitt gjennomført registreringer under koronapandemien, og det siste året med registreringer er derfor 2019. Figur 13.2 viser at det samlet for alle aldersgrupper har vært en klart positiv trend, fra 34,8 prosent bruk i 2006 til 65,9 prosent bruk i 2019. Det er blant de voksne (over 17 år) vi over tid har hatt den mest positive utviklingen. Hjelmb Bruken er likevel klart høyest blant barn. Det har imidlertid ikke vært noen økning i hjelmb Bruken blant barn de siste fire årene med registrering, og resultatet for 2019 er lavere enn for 2015. Ungdom har klart lavere hjelmb Bruk enn andre aldersgrupper.



Figur 13.2 – Bruk av sykkelhjelmer – Registrert tilstand og mål.

Trygg Trafikk gjennomfører årlige registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere i november. Registreringene gjøres på belyst vei i mørke og omfatter både tellepunkter på landevei og i tettbygd strøk. Figur 13.3 viser at bruken er økende, fra 27,5 prosent bruk i 2010 til 46 prosent bruk i 2021.



Figur 13.3 – Bruk av fotgjengerrefleks – Registrert tilstand og mål.





Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



## 13.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

### Tilrettelagte anlegg for gående og syklende

Som fysisk tilrettelegging for gående og syklende regnes tradisjonelle gang- og sykkelveier, sykkelvei med og uten fortau, sykkelekspressvei (høystandard sykkelvei), tosidig sykkelfelt og fortau. I tillegg inngår gater med skiltet fartsgrense 30 km/t eller 40 km/t, dersom det er i henhold til vedtatt hovednett for sykkel.

Tilrettelagte anlegg for gående og syklende er bygd over mange år, og med ulik standard, som følge av at veinormalenes krav er endret. Det er mange eksempler på løsninger som senere har vist seg å ikke ivareta trafikksikkerheten godt nok.

Tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak overfor fotgjengere og syklister. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens normaler og veiledere<sup>64)</sup> bygger på et oppdatert og godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte.

I 2019 var det registrert totalt 8 837 km anlegg tilrettelagt for gående og syklende, hvorav 4 495 km i tilknytning til kommunal vei, 2 807 km i tilknytning til fylkesvei og 1 535 km i tilknytning til riksvei<sup>65)</sup>. I *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* ble det lagt til grunn at det i planperioden skulle tilrettelegges på 230 km i tilknytning til fylkesveinettet og for 165 km i tilknytning til riksveinettet.

Arbeidet med tilrettelegging for gående og syklende vil bli videreført i den kommende planperioden. Fylkeskommunene legger til grunn at det i årene 2022-2025 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på til sammen om lag 225 km i tilknytning til fylkesveinettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder (tiltak nr. 73). Det presiseres imidlertid at det er betydelig usikkerhet knyttet til disse tallene, da fylkeskommunene har kommet ulikt langt i arbeidet med prioritering av enkeltprosjekter i fireårsperioden.

Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for NTP gjelder for perioden 2022-2027, og opererer med tall for hva som skal oppnås samlet for seksårsperioden. Det er lagt til grunn at det i årene 2022-2027 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på i størrelsesorden til sammen 155 km i tilknytning til riksvei, hvorav i størrelsesorden 75 km i byer og tettsteder (tiltak nr. 74). Dette er imidlertid svært usikre tall, og er å regne som et omtrentlig anslag. Det skyldes at gjennomføringsplanen er basert på porteføljestyling, og er et dynamisk styringsverktøy, som vil bli oppdatert årlig i henhold til statsbudsjettet. De årlige oppdateringene kan medføre endring i rekkefølge, at nye prosjekter kan komme inn på listen eller at prosjekter forsvinner ut av listen.

Også kommunene har en viktig rolle i arbeidet med å gi de gående og syklende et sikkert og attraktivt tilbud, og rundt halvparten av eksisterende anlegg tilrettelagt for gående og syklende er i tilknytning til det kommunale veinettet. Fokus på tilrettelegging er spesielt stor i de største byene, der dette er knyttet opp mot nullvekstmålet (jf. nærmere omtale i kapittel 19.2). Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående (tiltak nr. 75).

### Drift og vedlikehold for gående og syklende

Registreringer av fotgjenger- og syklistskader ved Oslo skadelegevakt, viser at mange ulykker med gående og syklende har sammenheng med mangelfull drift og vedlikehold. Her inngår også fallulykker med fotgjengere og sykkelulykker som ikke er registrert av politiet.

<sup>64)</sup> Dette gjelder særlig N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelhåndboka og R610 Standard for drift og vedlikehold.

<sup>65)</sup> Statens vegvesen: *Nasjonalt Regnskap for bærekraftig mobilitet 2019* (oktober 2020).

Spesielt i byområdene er dette en utfordring. Her driftes anleggene for gående og syklende av ulike veieiere, og de enkelte gårdeiere har i mange byer et ansvar for sine fortau. Generelt er det lavere standard på kommunale veier enn på fylkes- og riksveianlegg, og på de private fortauene er det store variasjoner. Spesielt om vinteren gir dette lite forutsigbarhet og ofte vanskelige forhold for gående og syklende. I tillegg til at standarden utgjør en risiko, er det en utfordring i forhold til å nå nullvekstmålet at anlegg ikke er brøytet eller strødd.

Behovet for å styrke driften av veinettet er tydeligst om vinteren. Særlig vil bedre strøing av fortau være et godt tiltak, med stort potensiale for å redusere skader. Det er videre behov for å samordne innsatsen og utjevne forskjellene mellom veieierne. Endringer av politivedtekter og tilskuddsordninger er andre mulige tiltak.

For syklister utgjør det en særlig risiko når feiing skjer for sent på våren og for sjeldent. Mange ulykker er relatert til at syklister sklir på løs grus. Blant vedlikeholdstiltakene er spesielt dekketilstanden avgjørende for sikkerheten, både for fotgjengere og syklister. Dette er også en utfordring for anlegg langs riks- og fylkesveier utenfor byområdene, der mange av gang- og sykkelveiene nå begynner å bli gamle og har dårlig dekkestandard.

Dårlig sikt på grunn av hekker, busker, gjerder, støyskjermer m.m. kan utgjøre en fare for trafikksikkerheten, og da særlig for gående og syklende. Oppgaven med å sikre fri sikt kan imidlertid være komplisert og tidkrevende, da regelverket er å finne både i vegloven, naboloven og plan- og bygningsloven. Statens vegvesen vil derfor gjennomgå regelverket og vurdere mulige tiltak for å gjøre bestemmelsene enklere å håndheve. I den forbindelse er det også viktig å se på reglene rundt erstatningsansvar (tiltak nr. 76).

### **Tilrettelegging som gjelder spesielt for syklende**

Mange kommuner har utarbeidet planer for hovedsykkelveinettet, og det har over flere år vært arbeidet med å etablere gode infrastrukturtilbud og sikre kryssingspunkt. Det gjenstår likevel betydelige investeringer før syklistene får et fullt utbygd sammenhengende og tilrettelagt tilbud. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å sykle (tiltak nr. 77). I dette ligger også å revidere eksisterende strategier ved behov. Samtlige av storbykommunene har i sine eksisterende sykkelstrategiplaner som mål å få på plass et hovedveinett for sykkel i egen kommune eller i regionen.

Det er en utfordring at eksisterende løsninger for syklister ikke alltid er logiske og lettleste. For å løse dette er det viktig å sikre gode fysiske tilrettelegginger som bidrar til tydelighet og forståelse for regelverket. Det må også prioriteres riktig når trafikantene skal dele arealene, og åpnes for å teste nye typer sykkelløsninger. Statens vegvesen arbeider nå med å revidere veileder *V122 Sykkelhåndboka*, som blant annet inneholder informasjon om anbefalte løsninger for sykkeltrafikk på strekninger og i kryss. Gjennom sykkelpilotprosjektet testes det ut nye sykkelløsninger som evalueres gjennom helhetlige før- og etterundersøkelser. Tiltak som er vurdert å ha positiv effekt inkluderes fortløpende i norsk regelverk. Nye sykkeltiltak som inkluderes i regelverket vil bli innarbeidet i veinormalene og i oppdatert *V122 Sykkelhåndboka*. Veilederen vil bli ferdigstilt i løpet av planperioden.

En sykkelruteinspeksjon<sup>66)</sup> er en systematisk gjennomgang av en sykkelrute for å identifisere feil og mangler. Gjennom slike inspeksjoner og etterfølgende utbedringer heves standarden på sykkelanleggene, og gjør dem sikrere for syklistene. I *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023*, som var et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023, ble det satt en målsetning om at Statens vegvesen skulle gjennomføre inspeksjon av alle sine sykkelruter innen 2020, med påfølgende

66) Tidligere kalt «sykkelveinspeksjon».

strakstiltak for å bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og opplevelse. Dette målet ble ikke nådd, og Statens vegvesen vil fortsette med sykkelruteinspeksjoner i planperioden.

Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak (tiltak nr. 78).

### Tilrettelegging som gjelder spesielt for gående

Tilrettelegging for gående krever til dels andre virkemidler enn for syklister. Det er i dag flest ulykker med gående i byer og tettsteder, og det må derfor arbeides med sikring av kryssningspunkter, riktige fartsgrenser, bruk av fartsdempende tiltak, belysning, trafikksikre signalreguleringer og gangfelt. Dette følges blant annet opp i kommunale trafikksikkerhetsplaner. Gående er også særlig utsatt i forbindelse med at det utføres arbeid på og ved vei. Se nærmere omtale i kapittel 24.

Statens vegvesen utarbeidet en Nasjonal gåstrategi<sup>67)</sup>, som en del av etatens arbeid knyttet til Nasjonal transportplan for 2014–2023. Dette ble fulgt opp av en veiledning for utarbeidelse av lokale gåstrategier<sup>68)</sup>. Storbykommunene vil utarbeide slike gåstrategier, i samarbeid med relevante aktører. I disse vil økt trafikksikkerhet bli vektlagt som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå (tiltak nr. 77).

Sikring av gangfelt er et godt og målrettet virkemiddel, med behov for forsterket innsats. Aktuelle tiltak kan være forsterket eller intensiv belysning, fysiske tiltak ved kryssingsstedet og fartsreduserende tiltak. Statens vegvesen vil, som en del av oppfølgingen av etatens gjennomføringsplan for 2022–2027, gjøre en kartlegging av behovet for sikring av gangfelt på riksveinettet (tiltak nr. 79).

Fallulykker er ikke regnet som trafikkulykker i statistikken, men er likevel en utfordring, særlig på vinterstid. Oslo skadelegevakt samlet i 2016 inn data om totalt 6309 fotgjengerskader, der 97 prosent var eneulykker<sup>69)</sup>. De aller fleste av disse skjedde mens forgjengeren var trafikant på offentlig vei, dvs. gikk på fortau, i gangfelt eller lignende, hvorav en vesentlig andel inntraff på grunn av fall på is og snø. Flere av storbykommunene har økt vinterdriftsstandard og prioriteringen av gang- og sykkelveinettet, og vil ha fokus på forebygging av denne typen ulykker i planperioden.

### Oppfølgingstiltak:

73. Fylkeskommunene vil i perioden 2022–2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag 225 km av fylkesveinettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder.
74. Statens vegvesen vil i perioden 2022–2027 tilrettelegge for gående og syklende på i størrelsesorden 155 km i tilknytning til riksveinettet, hvorav i størrelsesorden 75 km i byer og tettsteder.
75. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.
76. Statens vegvesen skal gjennomgå regelverket for fri sikt langs vei, og vurdere tiltak for å gjøre bestemmelsene enklere å håndheve.
77. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
78. Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.
79. Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt langs riksveinettet og kartlegge behov for tiltak. Det vil være særlig fokus på belysning.

67) Transportøkonomisk institutt (2016): Fotgjengerskader i Oslo i 2016 En analyse av skadedata fra Oslo legevakt, rapport 1609/2017.

68) Nasjonal gåstrategi – Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet (Statens vegvesens rapport nr. 87) (2012).

69) Lokale gåstrategier og planer for gående – veiledning for kommuner (Statens vegvesens rapporter nr. 280) (2014).

## 13.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende

### Sikker syklist

TØI oppgir i *Trafikksikkerhetshåndboka* som et beste anslag at bruk av sykkelhjelmer reduserer risikoen for alvorlig hodeskade med 60 prosent, mens bruk av synlige sykkelklær reduserer ulykkesrisikoen med 33 prosent. Figur 13.2 viser at vi over tid har hatt en klart positiv trend når det gjelder syklister bruk av sykkelhjelmer. I årene 2017-2019 er det også gjort en registrering av syklister bruk av gul sykkeljakke/refleksvest. Gjennomsnittlig resultat lå på i underkant av 10 prosent bruk.

Fylkeskommunene, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og Personskadeforbundet LTN vil alle gjennomføre trafikantrettede tiltak for sikrere sykling, der bruk av sykkelhjelmer og/eller synlighet er tema. Eksempler på dette er at Trygg Trafikk, med støtte fra Tryg Forsikring, vil gjennomføre en digital kampanje for å øke hjelmbruken blant voksne (tiltak nr. 80), og at Syklistenes Landsforening, med lokallag, hver høst vil gjennomføre den publikumsrettede kampanjen *Synlig syklist* med utdeling av sykkellykter o.l. (tiltak nr. 81). Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer (tiltak nr. 82).

Gjennom *SykelNorge*, skal Syklistenes Landsforening kartlegge og informere allmenheten om trafikksikkerheten i ulike sykkelruter som brukes i by, til pendling og til weekend- og ferieturer. De vil også fortsette med sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn som har lite eller ingen sykkel erfaring. I opplæringen er trafikkforståelse, trafikkregler og trafikksikkerhet sentrale tema.

### Økt bruk av refleks

Refleks er viktig for sikkerheten til gående, og det er et enkelt og rimelig virkemiddel. Trygg Trafikk sine årlige tellinger viser at det over tid har vært en positiv utvikling i bruken av fotgjengerrefleks (jf. figur 13.3).

En rekke aktører, blant andre fylkeskommunene, Trygg Trafikk, Personskadeforbundet LTN, Syklistenes Landsforening og Pensjonistforbundet gjennomfører tiltak for å øke refleksbruken. Trygg Trafikk vil for eksempel gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og vil fortsette med refleksstillinger (tiltak nr. 83).

#### Oppfølgingstiltak:

80. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre en digital sykkelhjelmkampanje.
81. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen *Synlig syklist*.
82. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks.
83. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og gjennomføre refleksstillinger.





## 13.4 Mikromobilitet og elektriske sparkesykler

Begrepet *mikromobilitet* defineres som små og ofte elektriske kjøretøy som elsykkel, elsparkesykkel, segway, enhjuling, hoverboard og skateboards. Det er særlig elsparkesykler som så langt har gitt trafikksikkerhetsmessige utfordringer.

### Ulykker med elektriske sparkesykler

God statistikk fra legevaktene i byer med elsparkesykler er av stor betydning for å kunne innføre gode og målrettede tiltak. Slik statistikk er fraværende i enkelte byer, mens andre har god oversikt.

I Oslo registrerte skadelegevakten 1 594 ulykker med elsparkesykler i perioden mars 2019 til august 2020<sup>70</sup>). Hovedvekten av de skadde var menn mellom 25 og 34 år. Det skjer spesielt mange ulykker i helgene og på nattestid, og hele 41 prosent av de skadde var ruspåvirket. Statistikken viser også at risikoen for å bli skadet på elsparkesykkel var ti ganger større enn risikoen for å bli skadet på vanlig sykkel. I tillegg kommer konflikter med andre trafikanter, og da særlig med eldre og med funksjonshemmede gående.



Foto: Statens vegvesen

70) Statens vegvesen: Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020. Rapport nr. 720.



### Regelverksarbeid

Siden elsparkesyklene ble en del av bybildene i 2018/2019, har det blitt arbeidet for å regulere dem på en måte som fremmer mikromobilitet samtidig som hensynet til trafiksikkerhet, helse og miljø blir ivarettatt. I mai 2021 ble det blant annet tydeliggjort i regelverket at det er forbudt å være flere på ett kjøretøy, det ble klargjort at fotgjengere har prioritet på fortau og det kom nye skilt som retter seg mot bruk av små elektriske kjøretøy.

Høsten 2021 ble det satt i gang et arbeid for å stramme inn ytterligere på reglene for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. I januar 2022 meldte Samferdselsdepartementet at det er besluttet en rekke innstramminger som skal gjøres våren 2022, og at det vil bli gjennomført en høring om mulig ytterligere tiltak.

Det er *besluttet* at den alminnelige promillegrensen på 0,2 skal gjelde også for ruspåvirket kjøring med små elektriske kjøretøy. Videre skal små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra «sykkel» til «motorvogn». Det skal innføres aldersgrense på minst 12 år og påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år.

Det gjennomføres (per mars 2022) en *høring* om et mulig forbud mot kjøring på fortau, og en mulig høyere aldersgrense knyttet til dette, eventuelt at bare barn og unge kan benytte fortau. Høringen omfatter også forslag om at små elektriske kjøretøy skal omfattes av bilansvarsloven og formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring, tilsvarende de vi har for moped.

På sikt kan det også bli aktuelt å vurdere ytterligere tiltak, herunder regulatoriske, blant annet for å håndtere særlige utfordringer med små elektriske kjøretøy som er konstruert for hastighet utover det tillatte (20 km/t).

Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, bidra til effektiv gjennomføring av innstramminger av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, samt vurdere behov for ytterligere tiltak (tiltak nr. 84). Det vil i den sammenheng være behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag, der vi følger opp hvordan gjennomførte regelverksendringer påvirker ulykkesutviklingen.

### Informasjon og kulturbygging

Elsparkesykler er et nytt framkomstmiddel, og det har vist seg at det er et stort behov for kunnskap om gjeldende regler og for kulturbygging.

Statens vegvesen har i samarbeid med Ruter og Bymiljøetaten i Oslo utarbeidet en plakat som oppsummerer de viktigste reglene som gjelder for bruk av elektriske sparkesykler. Plakaten skal kunne brukes i videre informasjonsarbeid. Videre lagde Statens vegvesen våren 2021 nye nettsider om temaet, og publiserte sommeren 2021 flere korte videoer for sosiale plattformer som beskrev de da gjeldende reglene for bruk av elektriske sparkesykler. Som omtalt over, pågår det et omfattende regelverksarbeid. Informasjonen på Statens vegvesen sine nettsider vil bli justert i samsvar med det til en hver tid gjeldende regelverket.

Statens vegvesen skal i 2022 lansere en ny trafiksikkerhetskampanje som omhandler samspill i trafikken i de store byområdene. Kampanjen vil være rettet mot alle trafikantgrupper, og elsparkesykkel vil være en naturlig del av dette. Kampanjen vil gå over flere år (tiltak nr. 85).

Ung i Trafikken vil gjennomføre ulike fysiske arrangementer hvor publikum får mulighet til å teste promillebriller på elsparkesykkel. Videre vil de samarbeide med utleieaktører om å finne løsninger på

trafiksikkerhetsutfordringer. I tillegg vil Ung i Trafikken gjennomføre digitale kampanjer rettet mot unge under 26 år, for å øke kunnskapen og holdningene til trygg ferdsel på mikromobilitet. I planperioden skal Ung i trafikken ha ansvar for å produsere tre digitale formidlingskonsepter knyttet opp til prosjektet *UngSpark*, ledet av TØI (tiltak nr. 86).

Trygg Trafikk, NAF og Syklistenes landsforening har i 2021 utvidet læringsportalen *sykkeldyktig.no* (jf. omtale i kap. 10.3) til også å inkludere læringsressurser for bruk av elsparkesykkel.

#### **Oppfølgingstiltak:**

84. Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, bidra til effektiv gjennomføring av innstramminger av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, samt vurdere behov for ytterligere tiltak.
85. Statens vegvesen vil gjennomføre en ny kampanje om samspill i trafikken, inkludert samspill mellom elsparkesykler og andre trafikanter.
86. Ung i Trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på microkjøretøy ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.

## **13.5 Universell utforming**

Et universelt utformet transportsystem er en nødvendig forutsetning for at personer med fysiske funksjonsnedsettelse skal gis mulighet for attraktiv og sikker transport.

Universell utforming blir lagt til grunn ved bygging av alle nye riksveianlegg. Fysisk utforming av veier etter prinsippene for universell utforming bidrar til enklere og tryggere ferdsel for gående, men kan også bidra til å gjøre bilførerrollen enklere, for eksempel gjennom enklere kryssløsninger og god visuell linjeføring med tydeligere oppmerking langs veikant.

Oppdatering av faglig grunnlag for universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssystem er et kontinuerlig pågående arbeid, som grunnlag for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

Statens vegvesen bidrar til økt kunnskap og kompetanse om universell utforming gjennom ulike FoUI-aktiviteter i egen regi og sammen med andre, og har videreført et faglig samarbeid med brukerorganisasjoner, andre transportetater og offentlige aktører innen fagområdet.







# 14. Motorsykkel og moped

## 14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).

Det er betydelige forskjeller i risiko mellom moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel. Dette skyldes både ulike egenskaper ved kjøretøyene, og at det er ulike aldersgrupper som kjører de ulike kategoriene. Moped og lett motorsykkel kjøres i all hovedsak av ungdom, mens tung motorsykkel ofte kjøres av godt voksne. Vi har derfor valgt å sette egne mål for tilstandsutviklingen innenfor hver av de tre kategoriene.

Figur 14.1 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd målt per personkm er klart høyest for lett motorsykkel, fulgt av tung motorsykkel og moped. For lett motorsykkel varierer resultatet mye fra år til år, hvilket skyldes at det samlede antall km som kjøres med lett motorsykkel er lavt. Dermed blir også tallet på drepte og hardt skadde relativt lavt, og resultatet for ett enkeltstående år vil i stor grad være preget av statistiske tilfeldigheter.

Målet om 25 prosent redusert risiko sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2017-2020 innebærer at gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm<sup>71)</sup> i perioden 2022-2025 maksimalt skal være:

- 0,037 for moped
- 0,092 for tung motorsykkel
- 0,237 for lett motorsykkel

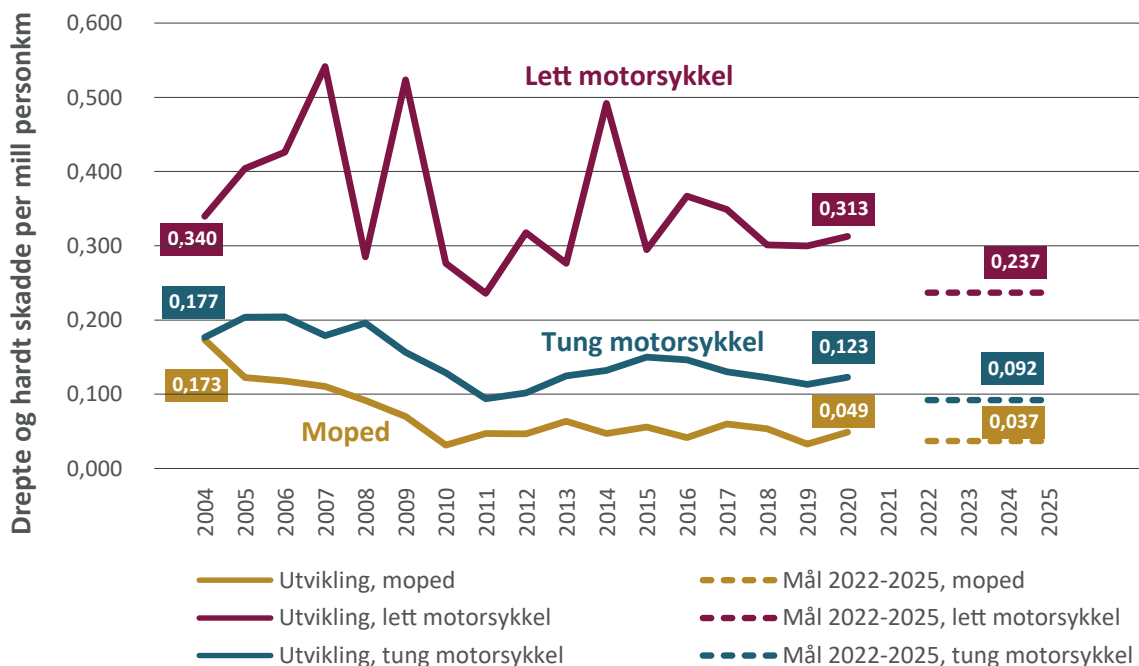
Basert på beregninger fra TØI er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per personkm om lag ni ganger høyere for moped, om lag 18 ganger høyere for tung/mellomtung motorsykkel og hele 50 ganger høyere for lett motorsykkel, sammenliknet med bilfører<sup>72)</sup>.

Andelen av de drepte og hardt skadde som var førere eller passasjerer på motorsykkel lå på begynnelsen av 1990-tallet på mellom 5 og 10 prosent, men har etter det økt kraftig, og utgjorde i 2020 hele 22 prosent av de som ble drept eller hardt skadd. En viktig årsak til denne økningen er at bestanden av motorsykler har økt kraftig, og langt mer enn det som gjelder for biler. I 2020 var det rundt syv ganger flere tunge motorsykler sammenliknet med i 1990, mens antall personbiler kun har økt med rundt 75 prosent i samme periode<sup>73)</sup>. En annen viktig årsak er at antall drepte og hardt skadde i bil har gått betydelig ned.

71) Personkilometer er et uttrykk for hvor mye ulike trafikantgrupper kjører, sykler eller går og defineres som antall personer (sjåfør medregnet) ombord på et kjøretøy ganget med hvor mange kilometer de blir transportert.

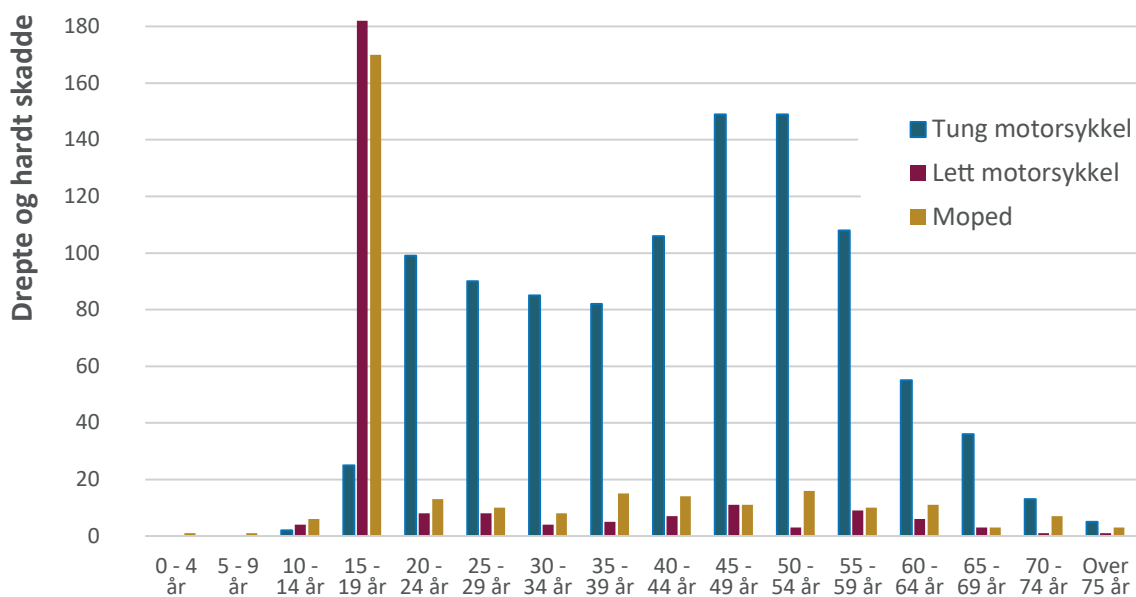
72) TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau).

73) Statistikk fra SSB.



Figur 14.1 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm for moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel – registrert tilstand og mål for perioden 2022-2025<sup>74)</sup>.

En risikoreduksjon på 25 prosent er ambisiøs. Imidlertid tilsier den høye risikoen ved å kjøre motorsykkel og moped, kombinert med økt kjøring av motorsykkel, at det i den kommende planperioden er nødvendig med en særlig innsats innenfor dette området. Ambisjonen for risikoreduksjon forutsetter en sterk forpliktelse fra alle relevante aktører, og i tillegg at mulighetene som den teknologiske utviklingen gir blir utnyttet.



Figur 14.2 – Drepte og hardt skadde på motorsykkel og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2011-2020.

74) Basert på Statens vegvesen sin ulykkesstatistikk (TRULS) og antall kjørte personkm oppgitt i TØI rapport 1861/2021 Transportytelser i Norge 1946-2020 (Bjørng Langset Flotve m.fl.).

Aldersfordelingen av de drepte og hardt skadde gir viktig informasjon som grunnlag for valg av tiltak. Figur 14.2 viser at det er i aldersgruppen 45-54 år det er flest drepte og hardt skadde på tung motorsykkel. Videre ser vi at de drepte og hardt skadde på moped og lett motorsykkel i all hovedsak er i aldersgruppen 15-19 år. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt. I perioden 2011-2020 var 52 prosent av de drepte og hardt skadde på moped, og hele 62 prosent av de drepte og hardt skadde på lett motorsykkel, 16 eller 17 år.

## 14.2 Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere

### Organisering av arbeidet med motorsykkel- og mopedsikkerhet

Statens vegvesen opprettet i august 2021 et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Forumet vil samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer, og skal ha et nært samarbeid med tilsvarende fora på fylkesnivå. De fylkesvise foraene deltar i det nasjonale forumet, med representanter fra fylkeskommunene. *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* ledes av Statens vegvesen (tiltak nr. 87).

Alle fylkeskommuner vil legge til rette for en samordnet innsats mot motorsykkellulykker i fylket (tiltak nr. 88). Flere fylker har valgt å organisere dette arbeidet i regi av et fylkesvist MC-forum. Andre fylker har valgt andre måter å organisere det lokale arbeidet på. Uavhengig av hvordan arbeidet blir organisert, vil det i alle fylker bli lagt vekt på en tett kobling opp mot det nasjonale arbeidet i regi av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*.

Statens vegvesen har i samarbeid med NMCU utarbeidet fireårige planer for motorsykkel- og mopedsikkerhet, gjeldende for planperiodene 2014-2017 og 2018-2021. Dette har vist seg å gi en god plattform for samordnet innsats rettet mot disse trafikantene. Det vil derfor bli utarbeidet en gjennomføringsplan gjeldende for perioden 2022-2025, der en viktig del av formålet er å beskrive nærmere hvordan tiltakene i tiltaksplanen innenfor innsatsområdet *Motorsykkel og moped* skal gjennomføres (tiltak nr. 89). Planen vil blant annet også fokusere på hvordan motorsykkelaktørene skal samarbeide i planperioden gjennom *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Gjennomføringsplanen vil inneholde konkrete tiltak og virkemidler både på veisiden, trafikantsiden og kjøretøysiden. *MC Rådet*<sup>75)</sup> vil bli involvert som referansegruppe for arbeidet med gjennomføringsplanen.

### Tiltak for moped og lett motorsykkel

Mange av tiltakene som utføres på vei, og noen av trafikanttiltakene, retter seg både mot de som kjører tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped. Dette gjelder for eksempel bruk av underskinner og gjennomføring av «Se oss»-kampanjen om bevisstgjøring av å bruke kjøretøystyr med synlighetsfarger.

Gjennomføringsplanen for 2022-2025 vil i tillegg fokusere på egne tiltak spesielt rettet mot lett motorsykkel og moped. Figur 14.2 viser at utfordringen i all hovedsak er knyttet til aldersgruppen 15-19 år, og det er derfor naturlig at tiltakene i stor grad retter seg mot elever på videregående skoler. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes (tiltak nr. 90).

Trafikksikker atferd på moped og lett motorsykkel dreier seg, i tillegg til kjøretekniske og trafikale ferdigheter, også om holdninger og kunnskap. Flere av tiltakene omtalt i *kapittel 11 Ungdom og unge førere* vil kunne bidra til redusert risiko for førere av moped og lett motorsykkel, selv om tiltakene i utgangspunktet ikke er rettet spesielt mot disse trafikantene. Ett eksempel er valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen, der det blant kompetansemålene i læreplanen forutsettes at elevene skal kunne reflektere over og vise hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken.

<sup>75)</sup> MC Rådet er et møtearena bestående av representanter fra NMCU, politiet, Trygg Trafikk, Nord universitet, Motorsykkelimportørenes forening og Statens vegvesen.



### Sikkerhetsdialog og informasjon

Det har i mange år blitt gjennomført såkalte *trafikksikkerhetsdager* rundt om i landets fylker, der motorsykkelførere har kunnet dele erfaringer og kunnskap. *Trafikksikkerhetsdagene* har samlet mange deltakere og bidratt til nettverksbygging. Erfaring viser at det er de mest dedikerte og erfarne motorsykkelførerne som utgjør et stort flertall blant deltakerne på slike arrangementer. Det er derfor behov for en bredere tilnærming for også å nå andre grupper av motorsykkelførere.

Norsk MC-forhandlerforening (NMCF) sine medlemmer vil legge til rette for trafikksikkerhetsarrangementer hos de medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å få til dette. Arrangementene vil bli gjennomført i samarbeid med NMCU (tiltak nr. 91). Trafikksikkerhet blir da tema for kunder og øvrige motorsyklister som møter opp. Aktører i importør- og leverandørleddet kan i denne sammenhengen bidra med sin kompetanse på sikkerhetsutstyr og motorsykler. Motorsykelimportørene kan for eksempel bidra med å øke motorsyklistenes kunnskap om de ulike hjelpesystemene som finnes på dagens motorsykler (ABS, traction control m.m), og utstysleverandører kan formidle kunnskap om sikkerhetsutstyr.

For å nå ut til målgruppene er det viktig å ha et godt og lett tilgjengelig informasjonsmateriale. Bruk av digitale plattformer, herunder sosiale medier som Facebook, Instagram og TikTok, vil bli benyttet, og informasjonen vil foreligge i mobiltelefonformat. En tverrfaglig prosjektgruppe kalt *MCSikkerhet.no*<sup>76)</sup> vil i planperioden gå sammen for å videreutvikle ideen med korte filmer som fokuserer på motorsykkelsikkerhet, og legge til rette for at disse når ut til flest mulig i målgruppen (tiltak nr. 92). Nord universitet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og Sintef, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere, og resultater av denne og lignende forskning vil kunne gi viktig informasjon til motorsykkelførere. Det tas også sikte på å bruke resultatet til opplæringsformål, både rettet mot nye førere og etterutdanning (tiltak nr. 93).

Analyser av dødsulykker (UAG) med motorsykel viser at mange av ulykkene skjer når to eller flere motorsykler kjører sammen. Dette kan skyldes store forskjeller i kjørekompentanse hos førerne innen samme gruppe. Motorsykelkjøring er svært ferdighetsbasert og kjøreeplevelser over år er med på å utvikle ferdighetene. I tillegg oppfører hver motorsykel seg forskjellig, har ulikt utstyr og ulik nedleggsvinkel, noe som har stor betydning i kurver. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og gir råd om hvordan man skal kjøre (tiltak nr. 94). Dette skal kommuniseres til MC-klubbene ved sesongstart, digitalt eller ved innlegg på klubbkvelder.

Analyser viser at utenlandske førere er overrepresentert i dødsulykkene med motorsykel. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske førere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier. Det vil bli utarbeidet informasjonsbrosjyrer som kan finnes på fergesteder og andre grenseoverganger, og digitale løsninger som kan distribueres på digitale plattformer som utenlandske motorsyklister bruker (tiltak nr. 95).

Ulykkesanalyser viser at det har skjedd mange motorsykelulykker der hjelmen falt av i sammenstøtet, enten fordi den ikke passet eller fordi festeanordningen røk. De som kjøper motorsykel eller moped er ofte ikke kjent med hjelmens oppbygning og funksjon, for eksempel at det er innholdet og ikke skallet som gir effekt. Bruk av riktig bekledning er også viktig, både for å sikre synlighet og for å forebygge skader når ulykken først er ute. NMCU vil i samarbeid med Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF), ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og annen sikkerhetsbekledning (tiltak nr. 96).

Forsikringsbransjen vil være en viktig medspiller for å spre sikkerhetsrelatert kunnskap. Statens vegvesen vil samarbeide med bransjen for å medvirke til at viktig informasjon går ut til brukerne via selskapene.

<sup>76)</sup> *MC-sikkerhet.no* er en prosjektgruppe bestående av frivillige med høy teknisk, IT-rettet og pedagogisk kompetanse. Gruppen har et stort kontaktnettverk mot MC-bransjen og aktuelle organisasjoner, og jobber blant annet med å produsere nye og målrettede filmer basert på analyse- og forskningsbasert kunnskap.

Ulykkesanalyser viser at omtrent en tredjedel av de alvorlige ulykkene på motorsykel skyldes ekstrem atferd. Politiet bruker kunnskap på bakgrunn av etterretning, analyser og teknologiske hjelpemidler (ANPR) for å identifisere «ekstremførere», for å forebygge og avdekke trafikkovertrедelser som kan føre til dødsulykker.

Tidligere var det flest unge mellom 18 og 24 år som omkom eller ble hardt skadd på tung motorsykel, mens det nå er flest drept og hardt skadd i aldersgruppen 45-54 år (figur 14.2). Det er nødvendig å identifisere hovedgrunnene til at denne aldersgruppen er spesielt ofte innblandet i alvorlige motorsykkelykker. Universitetet i Stavanger utarbeidet i 2021/2022 en temaanalyse av motorsykkelykker på oppdrag fra Statens vegvesen, der dette var en av flere problemstillinger som blir undersøkt<sup>77</sup>). NMCU vil i samarbeid med Statens vegvesen iverksette tiltak rettet mot motorsykkelførere i aldersgruppen 45-54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko (tiltak nr. 97).

### Føreropplæring og frivillig etterutdanning

Uerfarne motorsyklister er mest ulykkesutsatt, uavhengig av alder. Det er derfor svært viktig å bygge mest mulig erfaring raskt. Dette gjøres blant annet gjennom føreropplæringen og frivillige etterutdanningskurs. God tilgang på øvingsbaner er viktig for å kunne øve på situasjoner som ikke kan trenes på på offentlig vei.

Føreropplæringen for motorsykel har et sterkt fokus på kjøreteknisk kompetanse for blant annet å motvirke utforkjøringsulykker. En stor del av opplæringen går også ut på å gjøre motorsyklister i stand til å ta gode taktiske og strategiske valg.

NAF MC har et landsomfattende tilbud for motorsyklister, *Sikker på MC*, som videreføres fra forrige planperiode. Kurset foregår i all hovedsak på vei, og har fokus på gode kjørestrategier, risikoforståelse og samhandling. Kurset skal være et lavterskelkurs, der målgruppen både omfatter ferske og erfarne motorsykkelførere (tiltak nr. 98).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

<sup>77</sup> Universitetet i Stavanger: Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykel 2015-2020 (Tone Iversen, Ove Njø).

### Sikre mopeder og motorsykler

Det er en utfordring å finne effektive tiltak som reduserer skadeomfanget på fører og passasjer ved ulykker. Å kjøre motorsykel er forbundet med langt større risiko enn bil, hvor man sitter inne i et ettergivende «stålbur» omgitt av sikkerhetsbelter og airbagger. Det pågår et utviklingsarbeid på produsentsiden som forhåpentligvis vil gi gevinst på sikt i form av sparte menneskeliv.

Det har blitt introdusert flere tekniske løsninger for motorsykel de siste årene, hvorav de fleste er sikkerhetsrelatert (se faktaboks 14.1). Det er viktig at førerne kan forskjellen på ulike typer motorsykler og mopeder som dukker opp på markedet. Nye kjøretøykombinasjoner («hybrider»), som for eksempel Speed pedelecs, vil kreve nye ulykkesforebyggende tiltak. Passive sikkerhetssystemer kan gi utilsiktede konsekvenser ved at de stjeler oppmerksomhet. Det er viktig at føreren får god nok informasjon om disse før sykkelens bruk. Forhandlerne er viktige trafikkisikkerhetsaktører i kraft av å ha direkte kontakt med målgruppen.

Motorsykkelparken i Norge har en gjennomsnittsalder på over 20 år, samtidig som verkstedene er få og kundene dukker opp innenfor en kort sesong. Det vil derfor være hensiktsmessig at aktørene oppfordrer motorsyklisterne å sjekke syklene sine også på høsten og vinteren.

#### Faktaboks 14.1 – Tilgjengelige sikkerhetsrelaterte førerstøttesystemer for motorsykel

- Antilock bremsesystem (ABS)
- Automatiske nødbremsesystemer (AEBS)
- Kombinerte bremsesystemer (CBS)
- «Følsomme» systemer for å oppdage varierende veidekke
- Elektronisk justerbar fjæring
- Trekkraftkontrollsystemer (TCS)
- Justerbare kjøretøy moduser (tørr vei, våt vei og race for banekjøring)
- Automatisk stabilitetskontroll
- Elektronisk fartsholder (CC)
- Adaptiv fartsholder (ACC)
- Kjøretøy til infrastruktur (V2I)
- Kjøretøy til kjøretøy (V2V)
- Automatisk oppkall ved ulykke (E-call)
- Blindsonedeteksjon og varslings
- Elektronisk overvåking og deteksjon av hendelser (EDR)
- Airbag på mc
- Airbag på vest
- Overvåkingssystem for dekktrykk (TPMS)
- Girskiftassistent (ved opp- og nedgiring uten bruk av clutch)

Andre hjelpesystemer:

- Navigasjonssystemer
- Bakkestarthjelp

Både importørforeningen (MCF) og forhandlerforeningen (NMCF) vil bli trukket inn i MC-samarbeidet i planperioden. Forhandlerforeningen vil arbeide for å få kundene til å etterspørre sykler og utstyr med god sikkerhet. Forhandlerforeningen vil også tilby såkalt *Frivillig Kjøretøy Kontroll (FKK)*, som er en erstatning for at motorsykler ikke er pålagt periodiske kjøretøykontroll (*PKK*). Den benyttes også ved kjøp og salg av brukt motorsykel mellom privatpersoner.

### Veirelaterte motorsykkeltiltak

TS-inspeksjonene skal ivareta alle trafikantgrupper og er et viktig tiltak for å avdekke feil og mangler ved veien. For at en TS-inspeksjon skal bli optimal med tanke på motorsyklistenes sikkerhet, bør den suppleres med en egen temainspeksjon/befaring på motorsykkel. NMCU vil ta initiativ til, og delta aktivt på, slike temainspeksjoner/veibefaringer sammen med veieierne. Formålet er å avdekke forhold ved vei og sideterreng som er kritiske for motorsyklister. Det er viktig at minst en av deltakerne fra veieier har relevant motorsykkelkompetanse (tiltak nr. 99). Aktiviteten kan skje gjennom de fylkesvise MC-foraene eller tilsvarende lokale MC-grupper i fylkene.

Utforkjøringer er den mest vanlige ulykkestypen for motorsyklister. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å kartlegge sideterreng og for mulig etablering av underskinner eller tilrettelegging av tilgivende sideterreng. Fylkeskommunene inviteres til å delta i dette arbeidet (tiltak nr. 100). Det vil også bli gjennomført en pilot med bruk av godt bøyelige, synlige stolper, for å øke optisk ledning i overraskende kurver (tiltak nr. 101).

Det er foreslått at Statens vegvesens veileder *V621 MC-sikkerhet (MC-håndboka)* skal utgå i planperioden. Innhold i denne veilederen vil i stedet bli integrert i andre relevante dokumenter, som *R610 Drift og vedlikehold*, *N200 Vegbygging* og *N100 Veg- og gateutforming*. Grunnen til dette er at man ser det som mer formålstjenlig at sikkerhet for motorsyklister ivaretas i sentrale normaler og retningslinjer med en helhetlig tilnærming til alle trafikantgrupper, framfor i en egen veileder for motorsykkel.

#### Faktaboks 14.2 – Farer og tiltak på veinettet som gjelder spesielt for motorsyklister

De fleste alvorlige motorsykkelykker er utforkjøringer i ytterkurver. En vanlig ulykkestype er sammenstøt med rekkverk og rekkverksstolper. Sprekker i asfalten og løsgrus i veibanen medfører også en åpenbar risiko for motorsyklistene.

Tiltak i sideterreng og utforming av kurver har stort skade- og ulykkesreducerende potensial. Økt bruk av underskinner vil kunne bidra til at skadene ved påkjørsel reduseres. Det beste vil ofte være at man i stedet for rekkverk gjør sideterrengent åpent og «tilgivende», samt plasserer skiltstolper, stolper for veily s m.m. på en slik måte at de ikke utgjør en fare ved velt eller utforkjøring.

Bruk av bakgrunnsmarkering og ettergivende stolper for visuell linjeføring er effektive tiltak.

Vegetasjon i sideterrengent må holdes nede slik at motorsyklisten får brukt blikket riktig og sikres god optisk ledning. Ved rydding av vegetasjon må trestammer kappes helt nede ved bakken.



**Oppfølgingstiltak:**

87. Statens vegvesen vil lede et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.
88. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot motorsykkelykker.
89. Statens vegvesen vil, i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for ATV-, moped- og motorsykkeltiltak, basert på blant annet tiltakene i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.
90. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.
91. Norsk MC-forhandlerforening sine medlemmer vil i samarbeid med NMCU legge til rette for ett trafikksikkerhetsarrangement per år hos de medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å gjennomføre slike arrangement.
92. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
93. Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.
94. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og gir råd om hvordan man skal kjøre.
95. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske motorsykkelførere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, for eksempel ved at de får informasjon når de ankommer landet.
96. NMCU vil, i samarbeid med Norsk MC-forhandlerforening, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp hjelm og annen sikkerhetsbekledning.
97. NMCU vil, i samarbeid med Statens vegvesen, iverksette tiltak rettet mot motorsykkelførere i aldersgruppen 45-54 år, på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.
98. NAF vil videreføre *Sikker på MC*, et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på gode kjørestrategier.
99. NMCU vil i samarbeid med veieierne ta initiativ til, og delta på, veibefaringer og tema-inspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for motorsykkel.
100. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid med rutevis kartlegging av sideterreng for mulig etablering av underskinner eller tilrettelegging for tilgivende sideterreng, der fylkeskommunene inviteres til å delta.
101. Statens vegvesen vil gjennomføre en pilot for utprøving av tiltak for å hindre utforkjøringsulykker med motorsykkel, herunder godt synlige og bøyelige stolper, for å bedre optisk ledning i overraskende kurver.



# 15. Godstransport på vei

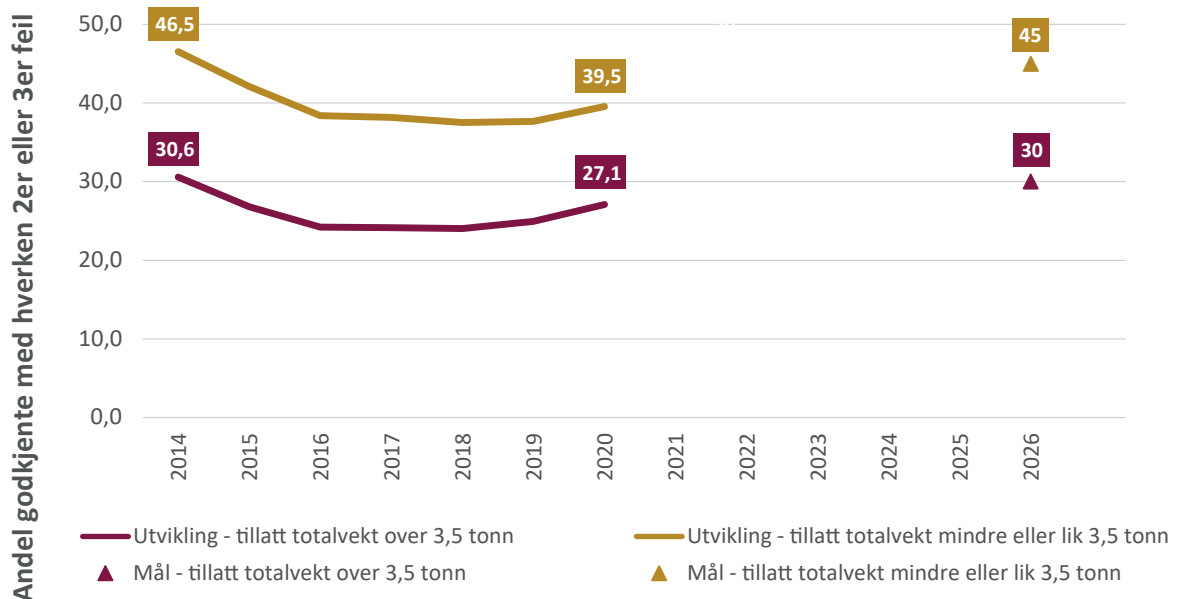
## 15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.

Godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn<sup>78)</sup> skal gjennom periodisk kjøretøykontroll (PKK) med ett års intervaller, mens varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn skal gjennom PKK etter fire år og deretter annet hvert år. Siden alle kjøretøy framstilles for PKK vil resultater herfra gi en god indikasjon på hvordan den tekniske standarden på kjøretøyparken endrer seg. Dette gjelder blant annet lykter, bremses, understell/understellsutstyr, aksler, dekk og hjul/hjuloppheng.

Feil ved PKK blir inndelt i feil som skal rettes uten krav om etterkontroll (1er feil), feil som gir krav om etterkontroll (2er feil) og feil som gir bruksforbud (3er feil). Det er andelen uten feil i de to alvorligste kategoriene som vil bli fulgt opp gjennom planperioden.



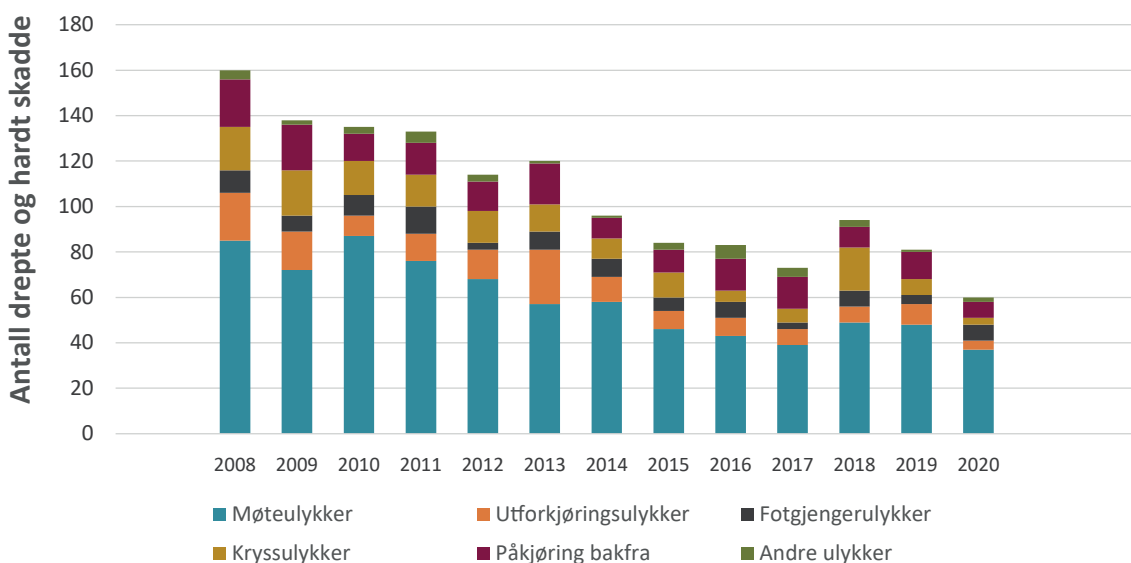
Figur 15.1 - Andel godskjøretøy i PKK uten hverken 2er feil eller 3er feil.

<sup>78)</sup> Dette gjelder lastebil og tunge tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.).

Figur 15.1 viser at andelen godskjøretøy i PKK uten alvorlige feil og mangler er 12-15 prosentpoeng høyere for varebiler enn for kjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn. Videre ser vi at det i begge kategorier var en klar økning i andel godkjente kjøretøy fra 2019 til 2020.

I tillegg til PKK, føres også statistikk for andel kjøretøy med feil og mangler ved teknisk utekontroll. For tunge kjøretøy viser statistikken at en økende andel av de kontrollerte har alvorlige feil og mangler (for eksempel en økende andel som mangler godkjente bremses og en økende andel som får bruksforbud). Imidlertid er det ikke et tilfeldig utvalg kjøretøy som blir tatt ut til teknisk utekontroll. Det er snarere et mål at denne kontrollen skal gjøres mest mulig målrettet, og at det i hovedsak skal være kjøretøy med stor sannsynlighet for feil og mangler som velges ut til kontroll. Det at en økende andel av de som blir tatt ut til teknisk utekontroll har alvorlige feil og mangler er trolig en indikasjon på at denne ambisjonen lykkes.

Tungbilulykker har stort fokus. Figur 15.2 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på ulykkestype. Figuren viser at det er klart flest drepte og hardt skadde i møteulykker. Samlet for perioden 2008-2020 ble 56 prosent av de drepte og hardt skadde i ulykker som involverer tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker.



Figur 15.2 - Antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på ulykkestype.

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt over perioden 2008-2020 var det kun 18 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen. Videre er førere av tunge kjøretøy relativt sjelden «utløsende» part i dødsulykker som de er involvert i<sup>79)</sup>.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. I årene 2017-2020 var 7 prosent av de lettere skadde, 8 prosent av de hardt skadde og hele 27 prosent av de drepte i slike ulykker.

79) TØI rapport 1487/2016 Internationalisation in road transport of goods: safety outcomes, risk factors and measures (Tor-Olav Nævestad, Ross Owen Phillips, Gunhild Meyer Levlin, Inger Beate Hovi)

## 15.2 Virksomhetsplanlegging innenfor gods-transportnæringen

Transport er forflytning av personer og gods mellom destinasjoner, basert på kort- eller langsiktige avtaler, med standard- eller spesialtilpassede kjøretøy. Det kan være rute-/linjetransport eller bestillingstransport etter et behov en transportbestiller har. I de fleste tilfeller har sjåføren god oversikt over kjøretøyet, transporten, rutevalg, og godsmengde. Når det likevel skjer en ulykke der tunge kjøretøy er involvert, rettes oppmerksomheten mot føreren av det tunge kjøretøyet, også når det er beviselig at føreren er helt uten skyld. Føreren er etter dagens regelverk ansvarlig for opplastingen, plassering av lasten, lastsikringen før og under transporten, overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, transporttiden og kommunikasjon ut til mottakere av godset som blir transportert. En vareeier kan be transportøren velge/bytte mottaker underveis eller omdirigere for å ta med gods for andre. Endringene vil kunne få betydning både for lastsikring og for kjøretid, og vil dermed også potensielt kunne påvirke trafikksikkerheten.

Statens vegvesen vil arbeide for å øke kunnskapen til alle ledd i transportkjeden, særlig om konsekvenser av endringer som blir gjort underveis, og hvordan dette kan påvirke trafikksikkerheten og sjåførens hverdag.

Statens havarikommisjon (SHK) har utgitt en temarapport (*Vei 2020/02*) som tok utgangspunkt i fire alvorlige ulykker med vogntog vinteren 2019. Formålet med temaundersøkelsen var å kartlegge og vurdere transportbestillernes holdninger til trafikksikkerhet i tilknytning til leverandørvalg, utarbeidelse av kontraktene, transportbestilling og leverandøroppfølging. På bakgrunn av funn i temaundersøkelsen mener SHK at sikkerhetsnivået i veitransportnæringen bør kunne økes ytterligere gjennom innføring av trafikksikkerhets tiltak knyttet til regelverk, tilsyn og sikkerhetskrav, samt iverksetting av relevante bransjetiltak. SHK tilrår i sin rapport at NHO Logistikk og Transport iverksetter og koordinerer et påvirkningsarbeid for økt trafikksikkerhet i tilknytning til godstransport på vei i Norge.

Med dette som utgangspunkt ble det nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra flere ledd i transportkjeden, både fra transportbestillere (speditører, vareeiere og logistikkbedrifter), transportører og sjåførere, samt representanter fra myndighetene. Målet for arbeidet har vært å vurdere rapporten fra SHK og foreslå tiltak som sikrer økt søkelys på trafikksikkerhet. Gruppen har vurdert tiltak for å øke ansvaret for trafikksikkerhet i bestillingskjeden av transportoppdrag. Arbeidsgruppen har kommet med flere forslag som hver for seg og samlet kan bidra til et sterkere fokus på trafikksikkerhet i forbindelse med bestilling av transporttjenester. Tiltakene omfatter også oppgaver som er sammenfallende med arbeidstilsynets ansvarsområder. Arbeidsgruppen anbefaler at Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet anmoder *Treparts bransjeprogram for transport* å sette søkelys på spørsmål knyttet til bestilling av transporttjenester.

*Treparts bransjeprogram* er et samarbeid mellom arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene og myndighetene, og er et virkemiddel for å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold i bransjer der dette er en utfordring. Bransjeprogrammet for transport ble etablert mellom partene og myndighetene våren 2014.

Transportbestiller har en viktig rolle i arbeidet med å legge gode premisser for gjennomføringen av transportoppdrag, slik at både sjåfør, passasjerer og gods kommer trygt fram til avtalt tid. *Treparts bransjeprogram* har tidligere utviklet to veiledere som er nyttige verktøy i dette arbeidet. Veilederne har vært tilgjengelige i PDF-format, men fra 2022 er de erstattet av e-guider. E-guidene gjør det enkelt for transportbestillere å finne ut hvilke regler de må forholde seg til og hvordan de kan løse transportoppdraget best mulig. E-guidene er laget i samarbeid med Brønnøysundregisteret og ligger på altinn.no.

*Risikohjelpen*<sup>80)</sup> er et bransjetilpasset risikovurderingsverktøy som er gratis å bruke. Verktøyet er laget av Arbeidstilsynet og partene i arbeidslivet, og målgruppen er små og mellomstore virksomheter. Formålet med *Risikohjelpen* er at arbeidsgiver og arbeidstakerne skal vurdere risiko for sykdom og skade på jobben, og de får forslag til tiltak som kan redusere risikoen. I tillegg kan bruken av *Risikohjelpen* bidra til et bedre arbeidsmiljø, og virksomhetene kan spare tid og penger. *Risikohjelpen* er i dag utviklet til områdene dyretransport, containertransport og turbil (buss). Arbeidstilsynet jobber nå med videreutvikling av design, funksjonalitet og brukervennlighet, og planlegger å utvide til flere områder innen transport, og til flere bransjer.

Bestillere av transportoppdrag spiller en viktig rolle for trafikksikkerheten, ved at de setter premisser for gjennomføring av oppdraget. Likevel finnes det få reguleringer som stiller klare medvirkerkrav, både når det gjelder arbeidsmiljø og trafikksikkerhet. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet vil derfor sammen vurdere om det er hensiktsmessig å foreslå utvidet ansvar for bestillere av transportoppdrag (tiltak nr. 102).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

*Trygg Trailer* ble etablert som et nasjonalt tiltak i 2017, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk og kjettingkrav, samt en enkel opplæring i lastsikring. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmaterieell på flere språk (*Truckers guide*), som bedriftene i *Trygg Trailer-nettverket* distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåførere. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Statens vegvesen vil i planperioden videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer* (tiltak nr. 103).

Norges Lastebileier-Forbund har etablert kvalitetsprogrammet *Fair Transport*. Mens *Trygg Trailer* er rettet mot transportkjøpere og deres mulighet for å stille krav, er *Fair Transport* rettet mot transportbedrifter, med fokus på at de skal levere trafikksikker, bærekraftig og ansvarlig transport. Det vises til kapittel 19.3, der det er gitt en nærmere omtale av *Fair Transport* og av andre tiltak som vil bidra til å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i godstransportnæringen.

80) Se [www.risikohjelpen.no](http://www.risikohjelpen.no)

**Oppfølgingstiltak:**

102. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet vil sammen vurdere om det er hensiktsmessig å foreslå utvidet ansvar for bestillere av transporttjenester.
103. Statens vegvesen vil videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer*, herunder også oppdatere *Truckers guide*.

## 15.3 Kontroll

Effektive kontroller er avgjørende for regelverksetterlevelsen. Dette innebærer at kontrollene må målrettes mot kjøretøyer, sjåfører og virksomheter med høyest risikoprofil, og kontrollelementene som gir størst trafikksikkerhetseffekt må prioriteres. Dette gjelder blant annet teknisk tilstand, vinterutrustning, sikring av last og kjøre- og hviletid.

**Utvelgelse av kjøretøyer med stor sannsynlighet for feil og mangler**

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å bygge ut nye elektroniske kontrollverktøy til målretting av sine kontroller. Skiltgjenkjenningssystemet ANPR leser kjennemerker på kjøretøy som passerer. I kontrollsammenheng mottas oppslag på ulike begjæringer (for eksempel at kjøretøy ikke har gjennomført påkrevd PKK/EU-kontroll). I tillegg benyttes et risikoklassifiseringssystem for å kunne målrette kontroll av tunge kjøretøy mot foretak med dårlig risikoprofil. Statens vegvesen har igangsatt et arbeid for å kunne ta i bruk teknologien for vekt i fart (*Weigh In Motion, WiM*) integrert som en del av ANPR-lesingen. Bruk av elektroniske kontrollverktøy gjør det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøy med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor de som klassifiseres som risikoobjekter. Statens vegvesen vil i planperioden utrede muligheten for ytterligere målretting av kontrollinnsatsen gjennom å ta i bruk ny teknologi (tiltak nr. 104).

**Behov for samarbeid**

Det er etablert et formelt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene, og det foreligger årlige handlingsplaner for samarbeidet, både regionalt og sentralt. Dette omfatter Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp regionalt, samtidig som det regionale samarbeidet får et eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet. Etatene vil videreføre samarbeidet i planperioden, i samsvar med årlige handlingsplaner (tiltak nr. 105).

Som følge av EØS-avtalen har Norge en lovpålagt samarbeidsplikt i EØS-området for teknisk kontroll av nyttekjøretøy og kjøre- og hviletid. For å styrke effekten av økt kontrollomfang er det etablert en elektronisk meldingstjeneste som sikrer økt utveksling av informasjon om buss- og godstransporten i EØS-området. Det må påregnes at det i tiden framover vil oppstå økte krav til samarbeid og utveksling av informasjon om kontrollresultater på tvers av landegrensene innenfor EU/EØS.

Økt samarbeid mellom kontrollmyndighetene kan oppnås ved at man deler informasjon raskere. Dette kan oppnås ved å dele tilgang til kontrollverktøy og kontrolldata, eller ved å opprette felles digitale plattformer.

Statens vegvesen vil inngå et samarbeid med politiet, der det blant annet blir sett på muligheten for at vegvesenet kan meddele forelegg på vegne av politiet. Dette kan gi raskere sanksjonering og færre henleggelse.





### Regelverksendringer

For at veitrafikklovgivningen skal ha ønsket preventiv effekt må reaksjoner og sanksjoner ved overtredelse være effektive, proporsjonale, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. I noen tilfeller kan overtredelsesgebyr ha en sterkere preventiv virkning enn straff, fordi reaksjonen kommer umiddelbart. Fra 1/9-2021 er Statens vegvesen derfor gitt anledning til å ilegge overtredelsesgebyr for flere forhold enn tidligere. Dette er først og fremst knyttet til overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene for tungtransporten, og for brudd på diverse dokumentplikter, for eksempel utgått gyldighet på førerkort og yrkessjåføerbevis. Det arbeides også med sikte på å innføre overtredelsesgebyr ved brudd på kabotasjereglene<sup>81)</sup>. Det forventes at denne delen av gebyrprosjektet er på plass i løpet av første halvår 2022.

Økt bruk av overtredelsesgebyr vil effektivisere håndhevingsapparatet ved at færre overtredelser avdekket av Statens vegvesen må bringes inn til påtaleapparatet. Det vil også frigjøre ressurser i Statens vegvesen som ellers ville gått til utarbeidelse av anmeldelser.

Statens vegvesen har fått styrket muligheten til fysisk å holde tilbake kjøretøy som ikke tilfredsstillers norske krav, gjennom for eksempel bruk av hjullås.

Gjennom implementeringen av EUs mobilitetspakke vil det bli innført regelendringer som gir hjemmel for fysisk foretaks kontroll med løyvehavere i foretakets lokaler/forretningssted. Denne kontrollmåten vil gi mulighet for en bedre oppfølging av transportforetak, hvor useriøse aktører vil bli avslørt.

Statens vegvesen jobber med en ny forskrift som skal gi etaten mulighet til utvidet lagringstid av kontrollinformasjon innhentet over et lengre tidsrom. Dette vil gi et ytterligere løft i målretting av kontrollvirksomheten og vil spesielt komme til anvendelse for å avdekkke brudd innenfor kabotasje og kjøre- og hviletidsreglene (tiltak nr. 106).

### Tilrettelegging for utførelse av utekontroll

God tilrettelegging er en viktig forutsetning for effektiv utførelse av kontroller. Dette gjelder både kontrollstasjoner (med større installasjoner/bygg) og kontrollplasser (sideanlegg der det er tilrettelagt for mer sporadiske kontroller).

<sup>81)</sup> Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme.

Kontrollstasjonene er av særlig viktighet når det gjelder kontroll av tunge kjøretøy. Statens vegvesen utarbeider en *Nasjonal plan for kontrollstasjoner* for perioden 2022-2033. Formålet er å gi en større forutsigbarhet med tanke på hvor det skal etableres kontrollstasjoner, samt å beskrive generelle krav til kontrollstasjoner og gi retningslinjer for ansvarsdeling og finansiering av kontrollstasjoner.

Utbygging av nye veier i ny trasé vil kunne medføre at plasser tilrettelagt for kontroll (for eksempel rasteplasser) forsvinner. Dette har gitt utfordringer. Det er derfor behov for økt bevissthet rundt behov for kontrollplasser ved planlegging av nye veier.

### Kjøre- og hviletid

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene stiller krav om hvor lenge sjåføren kan kjøre før vedkommende må ta pause, samt når og hvor lenge sjåføren må ta døgn- og ukehvil. Bestemmelsene omfatter alle førere som kjører personer eller gods med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Myndigheten til å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid er delt mellom Statens vegvesen og politiet. I samsvar med EØS-regelverket skal minst 3 prosent av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 prosent av kontrollene skal utføres langs vei og minst 50 prosent skal utføres i foretak<sup>82)</sup>. Kontrollene langs vei deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens kontrollene i foretak i sin helhet utføres av Statens vegvesen. Statens vegvesen gjennomfører også målrettet tilsyn og stikkprøvekontroller på de verkstedene som monterer, reparerer og kalibrerer fartsskrivere<sup>83)</sup>.

Nye Veier AS og Statens vegvesen legger til grunn *Nasjonal plan for døgnhvileplasser* fra 2017 for sitt arbeid med å tilby hvileplasser for tungtransporten. Målet i planen er 80 døgnhvileplasser med om lag 1–1,5 timers avstand. Antall plasser for døgnhvil har økt fra 15 i 2013 til 55 i 2021, og disse har til sammen om lag 1 040 oppstillingsplasser.

### Oppfølgingstiltak:

104. Statens vegvesen vil styrke kontrollinnsatsen gjennom bruk av ny teknologi.
105. Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
106. Statens vegvesen vil jobbe med å få på plass en egen forskrift om utvidet lagringstid ved behandling av personopplysninger til målretting og gjennomføring av kontroll.

## 15.4 Informasjon og opplæring

### Lastsikring

Det er et betydelig potensial for forbedringer med hensyn til sikring av last. Statens vegvesen sin kontrollstatistikk viser at en klart økende andel tunge kjøretøy som kontrolleres for lastsikring får bruksforbud. I 2020 gjaldt dette hele 22,7 prosent av de som ble kontrollert for lastsikring. Norges Lastebileier-Forbund vil i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring (tiltak nr. 107). Dette vil berøre en rekke ulike aktører innen logistikk-kjeden, og disse vil bli trukket inn i arbeidet gjennom etablering av et felles forum med lastsikring<sup>84)</sup> og trafiksikkerhet som fokus. Formålet med forumet vil være å samle ressursene og forbedre opplæringen og informasjonen omkring temaet.

82) Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

83) En fartsskriver er en innretning som registrerer kjøretøyets aktiviteter, og som brukes for å kontrollere at reglene med hensyn til kjøre- og hviletid holdes.

84) 12,0 % i 2016, 13,1 % i 2017, 15,1 % i 2018, 17,7 % i 2019 og 22,7 % i 2020.

### Varetransport med lette kjøretøy

Samfunnsutviklingen, med mer e-handel og direkte levering på dør, skaper mer varetransport med lette kjøretøy. Førere av varebiler med totalvekt under 3,5 tonn har et mindre omfattende regelverk å forholde seg til sammenliknet med førere av tyngre kjøretøy, blant annet med hensyn til krav til opplæring. Statens vegvesen vil i planperioden utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkes-sjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy. Dette vil bli gjort i nært samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet (tiltak nr. 108).

### Blindsoner

Statens vegvesen utarbeidet i 2019 en temaanalyse om dødsulykker med gående og syklende i blindsoner til store kjøretøy<sup>85</sup>). Etaten vil med utgangspunkt i funnene i denne analysen utarbeide informasjon om risiko knyttet til gående og syklende i blindsoner, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen (tiltak nr. 109). I en del tilfeller kan ny teknologi som bidrar til å forhindre «blindsonelykker» ettermonteres. Informasjonen vil være tilpasset ulike målgrupper og ansvarlige aktører.

Blindsoner er et viktig tema i Norges Lastebileier-Forbund sitt program *Venner på veien*, som retter seg mot barn i 1. og 2. klasse. Målet er å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken. Se nærmere omtale i kapittel 10.3.

EU har vedtatt krav om blindsonedetektering og sikt fra førerhuset, som skal gjelde for typegodkjenninger fra 6/7-2022 og for alle nyregistreringer fra 7/7-2024. Kravene innebærer at busser og lastebiler over 3,5 tonn skal være utstyrt med avanserte systemer som er i stand til å oppdage fotgjengere og syklister som befinner seg i førerens blindsoner, og som enten gir en advarsel eller unngår kollisjon.

I London er det fra 1/3-2021 stilt egne krav til kjøretøy over 12 tonn som skal kjøre i byen. Det er etablert et system der en måler utsikt fra førerhuset (The Direct Vision Standard), der kjøretøyene får fra null til fem stjerner. Ved starten av ordningen kreves minst én stjerne, fra 2024 vil kravet være minst tre stjerner. Det som skjer i London er interessant, og kan ha en overføringsverdi til norske byer. Nye krav til utforming av tunge kjøretøy vil gjøre slike kjøretøy tilgjengelig også her i landet, slik at det blir mulig å stille krav i byområder. Inntil videre er det opp til den enkelte operatør å utstyre kjøretøy med sikkerhetsutstyr utover de krav som gjelder nye biler.

### Oppfølgingstiltak:

107. Norges Lastebileier-Forbund vil, i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring.
108. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
109. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til gående og syklende i blindsoner, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

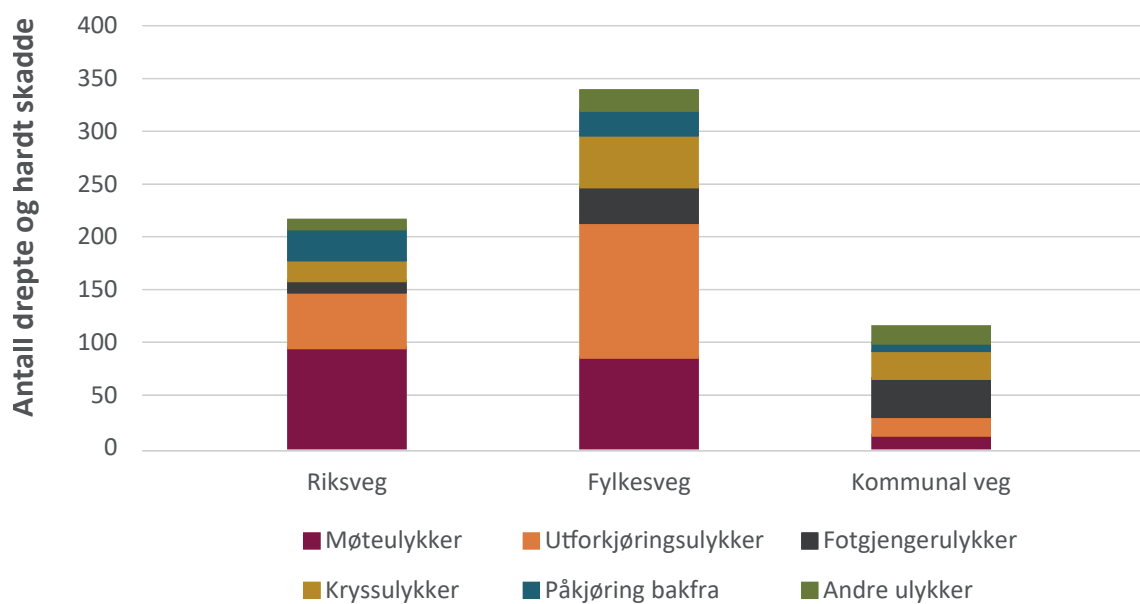
85) Temaanalyse: Blindsonelykker – Dødsulykker med myke trafikanter i blindsoner til store kjøretøy 2005-2016 (Statens vegvesens rapport nr. 414 (sept. 2019)).

## 16. Møte- og utforkjøringsulykker

### 16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier.
- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.

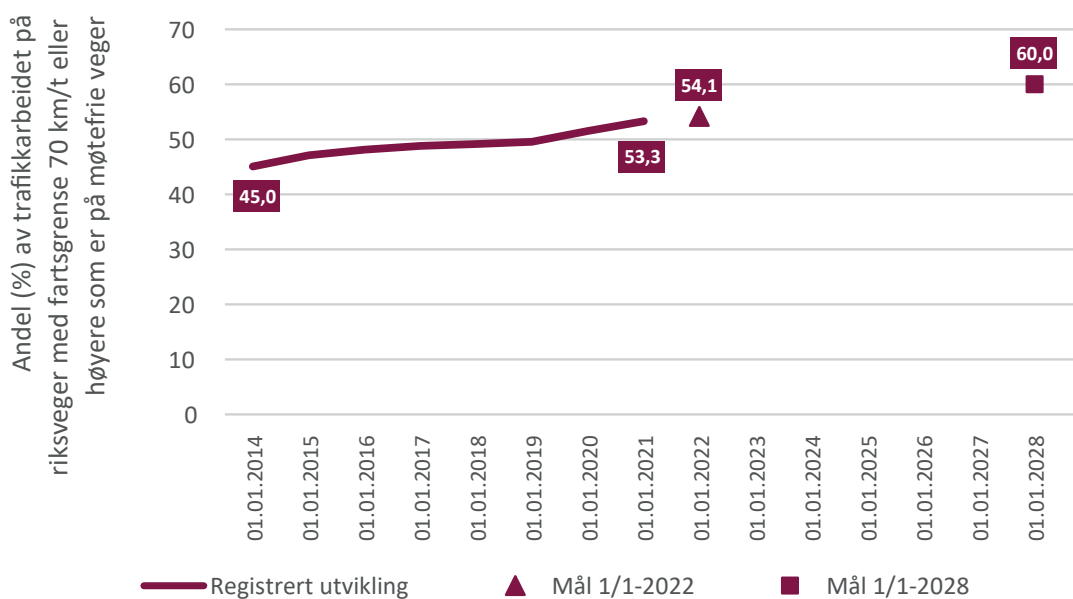
Nullvisjonen innebærer at vi må fokusere på å forhindre ulykker med stor sannsynlighet for høy alvorlighet. Ulykkesstatistikken for 2017-2020 viser at 28 prosent av de drepte og hardt skadde ble drept eller hardt skadd i møteulykker og 30 prosent i utforkjøringsulykker. Figur 16.1 viser at utfordringene er ulike for de ulike veikategoriene. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesveinettet.



Figur 16.1 – Drepte og hardt skadde i perioden 2017-2020 fordelt på veikategori og ulykkestype.

Møtefrie veier omfatter firefelts veier med midtdeler og to- eller trefelts veier med midtrekkverk. Ulykkesstatistikken viser at slike veier har klart lavere risiko for alvorlige ulykker sammenliknet med veier uten fysisk skille mellom motgående trafikk. Dette skyldes ikke minst at møteulykkene blir nærmest eliminert.

Ifølge Statens vegvesen sine veinormaler<sup>86)</sup> er det behov for fire felt på veier utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgntrafikk over 12 000 og to- eller trefelts vei med midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk ligger mellom 6 000 og 12 000. Per 1/1-2021 ble 53,3 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere utført på møtefrie veier. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er det lagt til grunn at andelen skal økes til 60 prosent innen 1/1-2028. Dette er en beregnet situasjon som forutsetter at Statens vegvesen sine prosjekter med omtale i NTP gjennomføres etter gjeldende framdrift, og at Nye Veier sine prosjekter utføres i samsvar med framdriften forutsatt i 2020. Vi velger å bruke ambisjonen i NTP som utgangspunkt for oppfølging i tiltaksplanen, selv om dette angir en tilstand to år etter at planperioden for tiltaksplanen er avsluttet.



Figur 16.2 – Utvikling i andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier.

Utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veier med lav trafikk og høy fartsgrense. Hva som er fornuftig tilnærming til arbeidet med å redusere omfanget av alvorlige utforkjøringsulykker vil avhenge av en rekke forhold, blant annet trafikkmengde og fartsnivå. Vi har derfor valgt å fokusere på at det i perioden skal jobbes målrettet og systematisk, både på riksveier og fylkesveier, framfor å sette et tallfestet mål knyttet til en spesifikk standard.

## 16.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker

Per 1/1-2021 var 1 180 km av totalt 10 720 km riksvei møtefri. Dette dreier seg om høytrafikkerte veier, i all hovedsak utenfor tettbygd strøk, og omfatter derfor en vesentlig andel av det samlede trafikkarbeidet. Målet i NTP om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal avvikles på møtefrie veier, forutsetter at innsatsen til bygging av firefelts veier med midtdeler og to- eller trefelts veier med midtrekkverk videreføres.

Det legges til grunn at det i seksårsperioden 2022-2027 vil bli bygd om lag 435 km ny møtefri riksvei, hvorav om lag 400 km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag 35 km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk (tiltak nr. 110). Dette omfatter både prosjekter som finansieres innenfor Statens vegvesen sine rammer og prosjekter fra porteføljen til Nye Veier. Det presiseres at det er stor

<sup>86)</sup> Statens vegvesens veinormal N100 Veg- og gateutforming.



usikkerhet knyttet til disse tallene. Statens vegvesen sin gjennomføringsplan er i likhet med Nye Veier sine prioriteringer basert på porteføljestyling. Det innebærer at den interne prioriteringen mellom prosjektene vil bli tatt opp til vurdering underveis i perioden.

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Undersøkelser viser at dette gir en betydelig trafikk sikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk. Statens vegvesen har satt som krav for etablering av forsterket midtoppmerking på riksveinettet at veien skal ha minimum 7,5 meter asfaltert veibredde, samt at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Per 1/1-2021 er det forsterket midtoppmerking på i underkant av 2200 km riksvei og på om lag 340 km fylkesvei.

I regjeringens budsjettproposisjon for 2015 ble det satt et mål om at innen utgangen av 2019 skulle alle eksisterende riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som tilfredsstillende gjeldende krav få forsterket midtoppmerking. Per 1/1-2021 gjensto det fortsatt å etablere forsterket midtoppmerking på mellom 100 og 200 km riksvei der kriteriene er oppfylt. Dette har sammenheng med at etablering av forsterket midtoppmerking gir best resultat når det utføres i forbindelse med reasfaltering. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres (tiltak nr. 111).

En gjennomgang utført av Statens vegvesen viste at mellom 850 og 900 km fylkesvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t har asfaltert veibredde  $\geq 7,5$  meter. Disse strekningene vil bli gjennomgått nærmere av fylkeskommunene, med særskilt vekt på om hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Strekninger på fylkesveinettet der det blir vurdert at kriteriene er oppfylt vil få forsterket midtoppmerking når de blir reasfaltert (tiltak nr. 112).

#### Oppfølgingstiltak:

110. Statens vegvesen og Nye Veier vil i perioden 2022-2027 bygge til sammen om lag 435 km nye møtiefrie riksveier, hvorav om lag 400 km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag 35 km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk.
111. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres.
112. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

## 16.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veier med lav trafikk. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* står det at det er en «*langsiktig ambisjon at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker. Dette innebærer at veien skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk*». Dette er formuleringer som har gått igjen i alle utgaver av NTP fra og med *St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019*, og er derfor godt innarbeidet som en langsiktig ambisjon for riksveinettet.

I årene 2018–2020 er til sammen om lag 400 km riksvei utbedret i samsvar med den såkalte *minstestandarden* beskrevet i NTP. Statens vegvesen vil i planperioden videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier (tiltak nr. 113). I dette ligger også en vurdering av hvilket ambisjonsnivå som på kort sikt skal legges til grunn, spesielt på det lavtrafikkerte veinettet der standarden beskrevet i NTP 2022–2033 framstår som ambisiøs.

I fireårsperioden 2017–2020 ble 60 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker drept eller hardt skadd på fylkesveier, mens 25 prosent ble drept eller hardt skadd på riksveier. Alvorlige utforkjøringsulykker er med andre ord en atskillig større utfordring på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Fylkeskommunene vil derfor i planperioden arbeide systematisk for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveiene (tiltak nr. 114). Tilnærmingen og bruk av verktøy vil imidlertid kunne være ulik for ulike deler av fylkesveinettet, blant annet avhengig av trafikkmengde.

De fleste fylkesveiene har lav trafikk, og på mange av disse veiene er standarden knyttet til side-terrenget svært langt unna det som kreves i den såkalte *minstestandarden*. Utbedring etter en slik standard vil kreve betydelige beløp per km, noe som vil være vanskelig å forsvare på veier med lav trafikk. Lav trafikk innebærer videre at ulykkene skjer spredt, og at ulykkesstatistikken vil være av begrenset nytte ved utvelgelse av hvor det bør settes inn tiltak.

Lavtrafikkerte veier trenger derfor en annen tilnærming. Et klart flertall av alle utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde skjer i kurver<sup>87)</sup>. Innlandet fylkeskommune har tatt i bruk kunnskap om geometriske forhold ved en kurve som påvirker sannsynligheten for utforkjøring (se faktaboks 16.1). Med dette som utgangspunkt er det gjort en rangering av kurvene på fylkesveinettet, og dette har gitt fylkeskommunen et godt faglig grunnlag for å velge ut kurver for gjennomføring av tiltak.

### Faktaboks 16.1 Bruk av kunnskap om risikokurver ved prioritering av tiltak mot utforkjøringsulykker på lavtrafikkerte veier

Tidligere Region øst i Statens vegvesen utarbeidet i 2018 en analyse basert på 1458 utforkjøringsulykker på tofeltsveier med fartsgrense 60 km/t, 70 km/t, 80 km/t og 90 km/t (2006–2018)<sup>A)</sup>. Til analysen ble det samlet inn detaljerte data om geometriske forhold ved hjelp av målebil.

Analysen viste at risikoen for utforkjøring var påvirket av (1) horisontalkurveradius, (2) retning på kurve (høyre/venstre), (3) fall mot kurven, (4) fall i kurven, (5) lengde på kurven, (6) om kurven er «eggeformet» eller ikke, (7) fartsgrense og (8) stor tverrfallsending i kurven. Ved å sette sammen verdier for risiko for hver av de åtte enkeltfaktorene for hver enkelt kurve, ble rundt 64 000 kurver i de tidligere fylkene Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland rangert etter beregnet utforkjøringsrisiko per passerende kjøretøy.

Dette grunnlaget er brukt av Innlandet fylkeskommune i arbeidet med å prioritere bruk av midler til stedsspesifikke tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker på fylkesveinettet.

<sup>A)</sup> Statens vegvesen, Region øst rapport nr. 171 Risikokurver – Analyse av utforkjøringsrisikofaktorer på 2-feltsveier.

Tiltak mot utforkjøringsulykker må ivareta alle relevante trafikantgrupper. Det vil for eksempel kunne være behov for andre tiltak for å ivareta motorsyklister enn det som gjelder for bilførere. Feil og mangler som avdekkes på veibefaringer og temainspeksjoner med særlig vekt på motorsykel (jf. tiltak nr. 100 i *kapittel 14 Motorsykel og moped*) vil derfor være en viktig del av et systematisk arbeid for å forhindre utforkjøringsulykker på henholdsvis riksvei (tiltak nr. 113) og fylkesvei (tiltak nr. 114).

87) Jf. Statens vegvesen, Region vest rapport nr. 186 Påkjøring i vegens sideområde – En temaanalyse av utforkjøringsulykker i Region vest 2005–2011. I denne rapporten går det fram at 67 prosent av utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde i Region vest i denne perioden skjedde i kurver.

I arbeidet med å redusere alvorlige utforkjøringer har hovedfokus til nå vært på lavtrafikkerte veier utenfor tettbygd strøk. Det er imidlertid også behov for å se på utforkjøringer langs motorveiene. Selv om risikoen her er lavere enn på veier med dårligere standard, utgjør utforkjøringer langs motorveiene en vesentlig utfordring på grunn av høye trafikk tall, og fartsnivået gjør at hendelser ofte får alvorlige konsekvenser. Statens vegvesen vil i planperioden se nærmere på utforkjøringer langs motorveinettet (tiltak nr. 115). Det er spesielt interessant å vurdere om dagens rekkverk, annet vegsikkerhetsutstyr og sikkerhetssoner langs motorveiene, er tilstrekkelig robuste for å tåle utforkjøringer med dagens kjøretøypark og fartsgrenser.

Bruk av rekkverk er et viktig trafikksikkerhetstiltak der behovskriteriene for dette er oppfylt, men det forutsetter bruk av godkjente produkter og at monteringen utføres med høy faglig kvalitet. Trafikksikkerhetsforeningen vil bidra til å heve kompetansen når det gjelder vei- og brorekkverk gjennom å avholde kurs (tiltak nr. 116). Dette består av fire moduler; (1) om rekkverksnormalen, (2) stål vei- og brorekkverk, (3) betong vei- og brorekkverk og (4) for prosjekterende og byggherre.

### Oppfølgingstiltak:

113. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier, med en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillе *minstestandarden* for utforkjøringsulykker som beskrevet i NTP 2022-2033.
114. Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
115. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringer langs motorveiene, med spesiell fokus på rekkverk, veisikkerhetsutstyr og sikkerhetssoner.
116. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen





Foto: Statens vegvesen



# 17. Drift og vedlikehold

## 17.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Utførelse av kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold bidrar hver dag i arbeidet for trafikk-sikkerhet. Leverandørene gir framkommelige, åpne og trygge veier gjennom drift av veinettet. I tillegg bidrar vedlikehold og mindre investeringsprosjekter til forbedret framkommelighet og trafikk-sikkerhet.

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikk-sikkerhets-fokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

Dette innebærer å sikre:

- Videreføring av dagens innsats, for å beholde fundamentet for lave ulykkestall.
- God kompetanse hos de som jobber med drift og vedlikehold.
- Nær samhandling mellom veieiere lokalt og på overordnet nivå.
- Deling av kunnskap, inkludert digitalisert kunnskap.

## 17.2 Tiltak rettet mot drift og vedlikehold

### Samhandling mellom aktørene

De store endringene i 2020, med regionreformen og divisjonalisering av Statens vegvesen, har skapt risiko for tap av etablerte gode rutiner, samhandlingsmønster og kunnskap om hva som bidrar til trafikk-sikkerheten i drift og vedlikehold. Dagens oppsplitting byr på utfordringer, men endringene kan også gi mulighet for nyskaping av trafikk-sikkerhetsarbeidet gjennom samordnet innsats, erfaringsutveksling og læring på tvers av divisjoner, gamle regiongrenser og fylkeskommuner. Risikoen for å miste trafikk-sikkerhetsfokuset må bekjempes med kultur og kunnskapsutvikling, og ved at veieierne ser nødvendigheten av å samarbeide for å oppnå best mulig trafikk-sikkerhet i planperioden.

Det vil i planperioden fortsatt være mange kontrakter som deles mellom flere veieiere, mens det i 2026 kun vil være separate driftskontrakter for den enkelte veieier. Dette gjør at brukerbehovene må settes i fokus, da det er uheldig at trafikantene i løpet av en reise kan risikere å måtte passere flere kontraktsområder med ulike standarder. Entreprenørene kan på krevende dager, særlig vinterstid, risikere å få problemer med å rekke over det de er pålagt å gjøre. Både analyser av ulykker foretatt av Statens havarikommisjon (SHK) og Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har vist at det er et potensial for bedre organisering av kontrakter. Dette blir enda viktigere i dagens overgangsfase.

For å motvirke ulempene en splitting av kontrakter kan gi for brukerne, vil Statens vegvesen samarbeide med andre veieiere innen samme geografiske ansvarsområde og dele trafikk-sikkerhets-kompetanse og -erfaring.



Statens vegvesen vil også legge til rette for intern forbedring gjennom økt erfaringsutveksling og læring på tvers av divisjoner og geografiske områder.

Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til kravene i revidert vegsikkerhetsforskrift. Det vil blant annet bli krav til å gjennomføre en proaktiv og risikobasert veinettsevaluering, der resultatene skal følges opp med målrettede sikkerhetsinspeksjoner og/eller ved gjennomføring av direkte utbedringstiltak (tiltak nr. 117).

Etter regionreformen har fylkeskommunene fått et økt ansvar for trafiksikkerhet. I tillegg til tverretattlig trafiksikkerhetsarbeid gjennom de fylkesvise trafiksikkerhetsutvalgene (FTU), har de nå det praktiske ansvaret for drift og vedlikehold av fylkesveiene, som Statens vegvesen ivaretok tidligere. Fylkeskommunene styres ulikt, og vil derfor ha behov for møteplasser seg imellom som sikrer at trafiksikkerheten blir håndtert etter like prinsipper til beste for trafikantene. Dette innebærer deling av erfaring og kunnskap både innen drift- og vedlikeholdsaget og trafiksikkerhetsaget. Det er etablerte fora under samferdselssjefskollegiet, som har fokus på trafiksikkerhet.

Nye Veier AS har utviklet et registreringssystem for alle hendelser som skjer på sine veier, uavhengig av om de medfører skade eller ikke. Formålet er å avdekke feil og systematikk i hendelsene. Registreringssystemet vil bli videreutviklet til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene (tiltak nr. 118). Nye Veier har også etablert et bonussystem knyttet til oppetid og til trafiksikkerhet i driftskontraktene.

### **Kunnskapsbasert innsats**

Statens vegvesen vil innrette sitt digitaliseringsarbeid for å nå målene i NTP, herunder «*Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken*». Aktuelle tiltak på kort sikt er dataanalyser for å identifisere trafikkfarlige punkter og digital systematisering av funn fra egne inspeksjoner og eksterne tilsyn/revisjoner (tiltak nr. 119). Kunnskap fra FoUI-prosjektet *Vinterdrift* brukes fortløpende for bedre trafiksikkerhet. I kapittel 16 omtales bruk av en modell for å peke ut farlige kurver basert på geometriske veidata (jf. faktaboks 16.1). Bruk av denne modellen vil kunne bidra til redusert risiko for utforkjøringsulykker.

UAG har siden 2005 samlet informasjon om dødsulykker på hele veinettet og registrert mange tilfeller der mangelfullt trafiksikkerhetsfokus når det gjelder organisering og utførelse av drift- og vedlikeholdsoppgavene har medvirket til ulykkene eller til det alvorlige skadeområdet. I den forbindelse blir det blant annet undersøkt om driftsstandard på ulykkestidspunktet er i samsvar med kontrakten. Analysene skal fortsette å være grunnlag for valg av tiltak innen drift og vedlikehold. Videre vil det bli gjennomført en temaanalyse basert på data fra UAG, der det vil bli sett nærmere på utvalgte sikkerhetskritiske drifts- og vedlikeholdsprosesser. (tiltak nr. 120). Utvelgelsen vil blant annet skje med utgangspunkt i en vurdering av hvor vi mangler oppdatert kunnskap og i antall dødsulykker som kan knyttes til prosessen.

SHK har også undersøkt flere ulykker der de har kommet med tilrådninger rettet mot sikkerhetskritiske forhold innen drift- og vedlikehold. Mange av tilråningene har dreid seg om sikkerhetsproblemer knyttet til vinterdrift.

### **Kursing og fagutdanning**

Måten entreprenørene utøver arbeidet på er av stor betydning for ulykkesutviklingen. De som utfører drift og vedlikehold bør ha en bevisst holdning til nullvisjonen og trafiksikkerhetsverdiene, og må ha kunnskap om hva som gir farlige forhold. Dette sikres blant annet gjennom at veieierne i samarbeid med entreprenørbransjen sørger for at gjeldende kompetansekrav og opplæringsprogram blir fulgt.

I tilknytning til noen av de felles driftskontraktene som gjaldt både riks- og fylkesveier har Statens

vegvesen tidligere arrangert trafikksikkerhetskurs for entreprenørene ved inngåelse av kontrakt. Kursene har vært knyttet til oppstart om høsten med fokus på vinterdrift, og det har også vært arrangert tilsvarende kurs om våren med helårsdrift som tema.

Som oppdragsgiver for drift av riksveinettet ønsker Statens vegvesen å vurdere hvordan det best mulig kan stilles krav til trafikksikkerhetskompetanse hos entreprenørene og deres personell ute på veien. Dette vil både gjelde nye kontrakter og ved utskifting av personell underveis i kontraksperioden (tiltak nr. 121).

Mens vegvesenets driftskontrakter tidligere gjaldt både riks- og fylkesveier, har blant annet regionreformen ført til at ansvaret for drift og vedlikehold av veinettet er fordelt på flere veieiere. Som en del av Statens vegvesen sitt sektoransvar for trafikksikkerhet vil etaten i løpet av planperioden utarbeide et kursopplegg med presentasjoner, som kan benyttes av andre veieiere, inkludert fylkeskommune (tiltak nr. 122). Funn fra den planlagte temaanalysen av dødsulykker som kan knyttes til sikkerhetsutfordringer innen drift og vedlikehold vil være naturlig å trekke inn her (ref. tiltak nr. 120).

Å håndtere veidrift på en god måte krever fagutdanning. Ideelt sett vil dette innebære opplæring med fagbrev, som også bør inkludere trafikksikkerhetsfaget. SHK har i flere av sine ulykkesrapporter trukket fram viktigheten av fagutdanning for den utførende operatøren, med underentreprenøren som viktigste aktør. Fagopplæringen kan bli skadelidende som resultat av flere veieiere uten felles arena, og kompetansekravene og opplæringen må derfor samordnes. Flere fylkeskommuner, blant annet Viken, jobber i dag for en høyest mulig andel fagutdannede blant sine utførende entreprenører, og diskuterer måter å tilrettelegge for en yrkesfagutdanning for veidriftsfaget. Fylkeskommunene har et ansvar for å videreutvikle videregående utdanning, som er vurdert som aktuell opplæringsinstans i denne forbindelse.



Foto: Tomas Rolland

### TS-inspeksjoner

Det er ønskelig med et TS-inspeksjonsregime preget av helhetlig tankegang, der alle veieiere er involvert, og der inspeksjonsteamene også har kompetanse på drift og vedlikehold. Etter oppløsningen av sams vegadministrasjon blir det særlig viktig å benytte TS-inspeksjonene som verktøy for å sikre en enhetlig standard. Oppfølgingen av inspeksjonsfunnene i form av strakstiltak forutsetter at finansiering er på plass. Dette viser seg ofte å være utfordrende, blant annet fordi tiltakene dels ligger innenfor investeringsbudsjettet og dels innenfor budsjettet for drift og vedlikehold.

Statens vegvesen er i gang med å utvikle en brukervennlig digital løsning for TS-revisjonsrapportene gjennom applikasjonen TS-inspeksjon i *Power Apps* (tiltak nr. 123). Her skal alle gamle rapporter fra og med 2010 legges inn, i tillegg til et nytt registreringsskjema som gjør at alle dataene automatisk blir registrert i en database. Dette vil gjøre rapportene mer tilgjengelige for de som vil lese dem. Det er satt som krav at eksterne konsulenter som utfører oppdrag som TS-revisor skal kunne benytte systemet, enten at deres firma bruker samme Office-pakke eller at de gis tilgang til systemet. Erfaringen fra dette arbeidet vil være verdifull som grunnlag for kravspesifikasjon for eventuell anskaffelse av et felles system mellom veieiere på et seinere tidspunkt.

### Veioppmerking

Mange av førerstøttesystemene knyttet til kjøretøyene har dokumentert god trafikksikkerhetseffekt. Dette gjelder blant annet *Lane Departure Warning (LDW)* og *Adaptive Cruisecontrol*. Studier peker på at den fysiske standarden på langsgående veioppmerkingslinjer og vedlikeholdet av disse utgjør en viktig faktor for å kunne møte behovene disse støttesystemene har for å fungere som tiltenkt. Linjer som er slitt bort i et for stort omfang vil ikke fungere hverken overfor trafikanter eller automatiserte støttesystemer i kjøretøy.

Den største årsaken til vedlikeholdsbehov og reparasjon av veioppmerking i Norge er mekaniske påkjenninger fra vinterdrift og stor andel piggdekkbruk. Det er dokumentert at nedfreste linjer i plant spor medfører et betydelig mindre reparasjonsbehov enn når veioppmerkingen utføres på tradisjonelt vis<sup>88</sup>. Dette gjør at oppmerkingen får lengre virketid. For å sikre god utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i eksisterende kjøretøypark vil Statens vegvesen, i samarbeid med de andre veieierne, legge til rette for økt innsats når det gjelder vedlikehold av veiens kantlinjer. Staten vil blant annet innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i sine veiledere for veioppmerking (tiltak nr. 124).

### Vinterdrift

Stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 framhever vinterdriften, herunder brøyting og strøing med salt og sand, som den viktigste oppgaven innen drift. Vinterdrift utgjør en stor andel av en driftskontrakt, og det er her et særlig stort behov for et godt samarbeid mellom veieierne og deres entreprenører.

Glatt veibane er ofte en medvirkende årsak ved tungbilulykker med alvorlig utfall. Yrkestrafikkforbundet vil derfor etablere en ordning der yrkessjåførene får mulighet til å evaluere vinterdriften (tiltak nr. 125).

Statens vegvesen vil se nærmere på dødsulykker analysert av UAG, der det er oppgitt at forhold ved vinterdriften har vært en sannsynlig medvirkende årsak. Dette vil inngå som en sentral del av en temaanalyse om sikkerhetskritiske prosesser innenfor drift og vedlikehold (ref. tiltak nr. 120).

SHK har gjennom om lag 15 år gjennomført et betydelig antall undersøkelser hvor sikkerhet knyttet til vinterdrift har vært tema, og tunge fagmiljøer innen drift og vedlikehold har vært involvert. Rapportene og tilrådingene vil være naturlige bidrag inn i trafikksikkerhetsarbeidet<sup>89</sup>.

<sup>88</sup> Statens vegvesen rapport nr 713: Vegoppmerking – Forsøk med plan nedfresing av midtlinje i asfaltdekker (mars 2021).

<sup>89</sup> Eksempel på rapport fra SHK om ulykke med læringspotensial for vinterdrift: SHT rapport Vei 2021/01 Rapport om møteulykke på E6 ved Hammer i Snåsa kommune 2. februar 2020 (avgitt juni 2021).





Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### Drift og vedlikehold for gående og syklende

Mange ulykker med gående og syklende har sammenheng med mangelfull drift og vedlikehold. Utfordringene er størst i byområdene, der anleggene for gående og syklende har ulike veieiere, og der disse ofte legger til grunn ulik standard på drift og vedlikehold. Utfordringen gjelder i særlig grad vinterdrift, dekkevedlikehold og siktrydding. Det vises til nærmere omtale i kapittel 13.2 under innsatsområde *Gående og syklende*.

### Vegtrafikkentralen (VTS)

VTS er et viktig bindeledd mellom veieierne, og det avholdes i dag faste evalueringsmøter med veieiere og VTS etter større ulykker og andre alvorlige hendelser. Møtene gir nyttig læring på et tidlig tidspunkt. Statens vegvesen har tidligere ikke hatt egne prosesser eller rutiner for læring og tiltaksvurdering etter hendelser utover rapporter fra dybdeanalyser av dødsulykker (UAG), men har nå en prosess under utvikling som baserer seg på systematisk bruk av allerede tilgjengelig informasjon og data. En av informasjonskildene til denne prosessen er nevnte evalueringsmøter.

Det kan ta lang tid fra en hendelse eller et farlig forhold blir meldt til det gjennomføres tiltak. VTS er i ferd med å innføre et såkalt *Hendelsesbasert toppsystem (HBT)*. Dette vil gi mer effektiv håndtering av hendelser, inkl. varsling av veieiere/entreprenører og bedre dokumentasjon. Det vil parallelt være et behov for å forbedre retningslinjene for samhandling mellom VTS og entreprenørene (tiltak 126).

### Standarder

Statens vegvesen vil evaluere og revidere *retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier* (tiltak nr. 127). Arbeidet skal resultere i bedre måloppnåelse for alle NTP-målene, med størst innvirkning på «*Enklere reisehverdag*», «*Mer for pengene*» og «*Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken*». Arbeidet skal resultere i en revidert retningslinje, som forutsettes å kunne bli implementert i entreprisene for drift og vedlikehold underveis i arbeidsperioden. Dette revisjonsarbeidet er forutsatt å pågå ut 2024, og legge til rette for framtidig kontinuerlig forbedring av innhold i standarden.

### Oppfølgingstiltak:

117. Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til krav i revidert vegsikkerhetsforskrift.
118. Nye Veier AS vil i forbindelse med registrering av alle uønskede hendelser på sitt veinett videreutvikle dette til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene.
119. Statens vegvesen vil utvikle nye måter å bruke tilgjengelige kunnskaps- og datakilder for å prioritere trafiksikkerhet i de løpende driftsoppgavene og i gjennomføring av vedlikehold.
120. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker der det vil bli sett nærmere på utvalgte sikkerhetskritiske prosesser innenfor drift og vedlikehold.
121. Statens vegvesen vurderer løpende innholdet i malene for driftskontrakter på riksveinettet, herunder hvordan krav til trafiksikkerhetskompetanse bør inngå.
122. Statens vegvesen vil utarbeide trafiksikkerhetskurs for utførelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver, som kan tilbys de ulike veieierne.
123. Statens vegvesen vil implementere applikasjonen *TS-inspeksjon*.
124. Statens vegvesen vil innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor i etatens veiledere for veioppmerking.
125. Yrkestrafikkforbundet (YTF) vil etablere en ordning der yrkessjåfører gis anledning til å evaluere vinterdriften.
126. Statens vegvesen vil forbedre samhandling mellom VTS og veieiere/veieieres entreprenører for systematisk oppfølging av innmeldte forhold som påvirker trafiksikkerheten.
127. Statens vegvesen vil evaluere og revidere *retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier*.



# 18. Bruk av ny teknologi i trafikk-sikkerhetsarbeidet

## 18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikk sikkerheten er tatt i bruk.

På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

De muligheter som ligger i ny teknologi og måten vi tar det i bruk på, vil være avgjørende for om vi når ambisjonene som ligger i NTP om at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i trafikken i 2050.

Den teknologiske utviklingen er en viktig årsak til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er mye lavere nå enn tidligere. Det har særlig vært en stor utvikling i kjøretøyteknologi og førerstøttesystemer. Transportøkonomisk institutt (TØI) gjorde en oppsummering av norsk og internasjonal forskning i 2017, der de fant at sannsynligheten for å bli drept eller hardt skadd i en trafikkulykke var omtrent 40 prosent lavere om du kjørte ny bil sammenlignet med en som var ti år gammel<sup>90</sup>.

Denne utviklingen fortsetter. Vi ser at teknologi som tidligere var forbeholdt enkelte kjøretøy-modeller nå er blitt standard, og myndighetenes krav til nye biler forsterker denne utviklingen. En stigende andel av kjøretøyparken har nå for eksempel automatisk nødbrems og feltskiftevarsler. I 2019 var andelen trafikkarbeid med lette kjøretøyer med slikt utstyr henholdsvis om lag 20 og 30 prosent<sup>91</sup>.

Det er mye oppmerksomhet rettet mot automatisert førerstøtte, der selvkjørende kjøretøy er et ambisjonsnivå. Imidlertid er veien dit lang, og for trafikk sikkerhetsarbeidet er mulighetene som ligger i den trinnvise utviklingen av kjøretøyteknologi viktig. Vi må tenke langsiktig, og samtidig utnytte dagens teknologi på en måte som gir best mulig trafikk sikkerhet i et kortere perspektiv. I dette ligger blant annet tilrettelegging av veinettet for å ta i bruk og støtte opp under de teknologiske løsningene som allerede finnes, samt å se på hvordan førerrollen skal tilpasses utviklingen av førerstøttesystemer.

Utvikling av intelligente transportsystemer (ITS) er en bærebjelke i trafikk sikkerhetsarbeidet. Her inngår teknologi i kjøretøyet og tjenester som anvender informasjons- eller kommunikasjons-teknologi innenfor veitranportsystemet, og der hensikten blant annet er å forebygge ulykker, redusere skadeomfang, påvirke atferd og forbedre og forenkle trafikkavvikling. En rekke ITS-løsninger som tas i bruk vil bidra til bedre trafikk sikkerhet og omfatter løsninger både i kjøretøy og på infrastruktur. Ny teknologi i kjøretøyer og automatisert transport vil være en sterk bidragsyter til å redusere ulykker med drepte og hardt skadde, gjennom å eliminere menneskelige feil.

90) TØI rapport 1607/2017 Bilalder og Risiko (Alena Høye).

91) TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik, Alena Høye).

I planperioden 2022-2025 vil innsatsen i tiltaksplanen være konsentrert innenfor fire områder:

- Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden.
- Utvikling og tilrettelegging for automatisert kjøring.
- Kjøretøyteknologi og førerrollen i nye biler.
- Regulatorrollen.

## 18.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden

Det er en langsiktig ambisjon at ingen skal omkomme i veitrafikken. Men i nullvisjonen er hvert eneste menneskeliv unikt, og det er til enhver tid ønskelig at antall drepte og hardt skadde er så lavt som mulig. Det er derfor også viktig å se på hvilke muligheter teknologien kan gi på kort sikt, dvs. i planperioden for tiltaksplanen.

For å kunne utnytte tilgjengelig teknologi, stilles det krav til veinettet. For eksempel vil vedlikeholdet av kantlinjer være avgjørende for hvordan feltskiftevarslerer fungerer (se nærmere omtale i *kapittel 17 Drift og vedlikehold*).

ITS-tiltak på riksveinettet prioriteres i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027 (2033). Prioriteringene i gjennomføringsplanen handler om å ta i bruk kjente virkemidler for å hindre ulykker, spesielt på veier med svært høy trafikk og veier med høy hastighet (tiltak nr. 128). Motorveinettet og hovedveinettet rundt Oslo er blant disse. Aktuelle virkemidler er blant annet informasjonstavler, køvarsling og variable fartsgrenser.

Når det investeres i kjent teknologi på veinettet, er det viktig at disse har en innretning som er tilpasset framtidig teknologiutvikling, slik at investeringene blir langsiktige og at en unngår feilinvesteringer.

Det er i dag tydelige krav til den geometriske utformingen av nye veier, og til veisikringsutstyret som benyttes. Det er imidlertid ikke krav til kommunikasjonsinfrastruktur, hverken langs nye eller eksisterende veier. Dette gjelder for eksempel hvilke veier som skal ha fiber. Spesielt ut fra den veieierstrukturen som vi har i dag, med flere veieiere, er det behov for å utarbeide standarder og ta disse inn i veinormalen (tiltak nr. 129). En slik standard vil også være grunnlag for prioritering av tiltak på eksisterende vei, blant annet i gjennomføringsplanen.

### Oppfølgingstiltak:

128. Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.
129. Statens vegvesen vil utarbeide standardkrav for kommunikasjonsinfrastruktur langs veinettet.

## 18.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring

En stor andel av trafikkkulykkene skyldes menneskelig svikt. Større grad av digitalisering av transportsystemet med automatisert kjøring, vil bidra til færre menneskelige feil og øke tilgangen til og bruken av nye datakilder. Det vil også muliggjøre at kjøretøyene kommuniserer med hverandre, med trafikkreguleringer og med flere typer veikantutstyr.

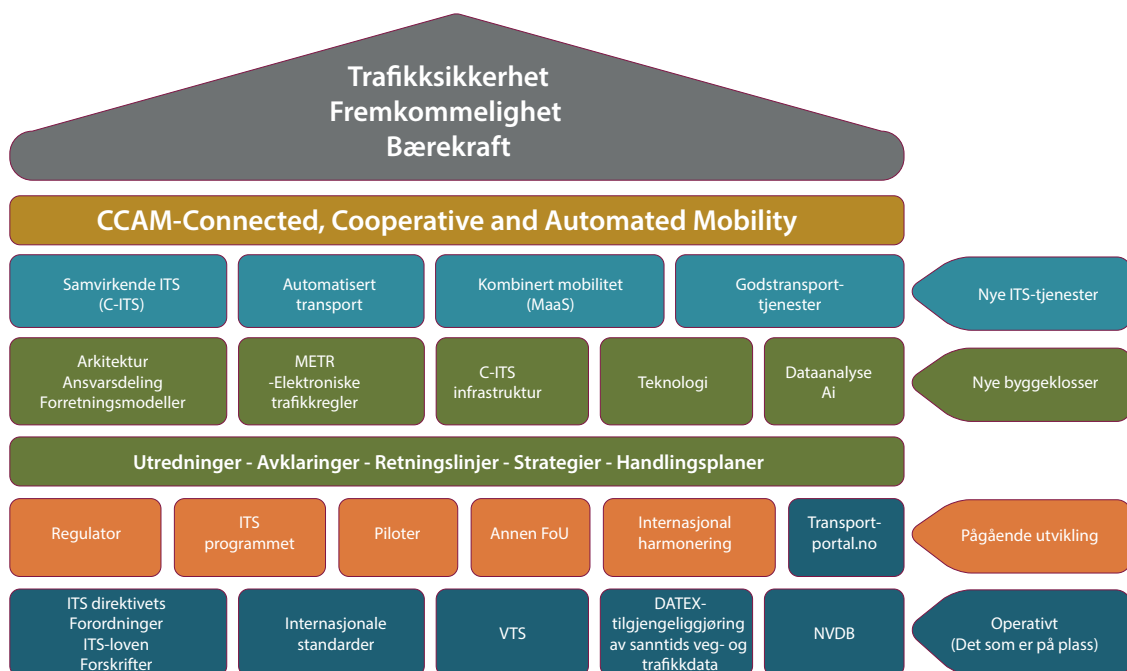
Statens vegvesen vil arbeide for at ny teknologi skal bidra til bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling, slik at det oppnås bedre framkommelighet, trafikkikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet.

Infrastruktur for innsamling, bearbeiding og tilgjengeliggjøring av trafikkdata oppgraderes. Dette gir grunnlag for analyser og styring av trafikken, for å redusere omfanget av uønskede hendelser på veinettet og informere trafikantene om det som skjer.

Det arbeides kontinuerlig med å gjøre trafikkinformasjon tilgjengelig på et felles europeisk format (*Datex*). Dette sikrer at trafikkikkerhetsrelatert vei- og trafikkinformasjon er tilgjengelig på ett sted og på et standardisert og språkuavhengig format.

Som en del av arbeidet med å legge til rette for samvirkende ITS og automatiserte transporter, vil det bli gjennomført ulike piloter, og det vil pågå et arbeid med å utvikle krav til instrumenteringen av veinettet.

Økende grad av automasjon vil også stille nye krav til veiutforming. Nåværende krav til veiutforming tar utgangspunkt i den menneskelige føreren, mens man i framtiden også må ta hensyn til egenskapene til automatiserte kjøretøy når veier utformes<sup>92)</sup>.



Figur 18.1 - Framtidas transportsystem, mange brikker skal på plass. Kilde: Statens vegvesen

92) Ane Dalsnes Storsæter, PhD avhandling 2021 «Designing and Maintaining Roads to Facilitate Automated Driving».

### Pilotprosjekter

Det vil i perioden bli gjennomført flere piloter for å teste ut hvordan samvirkende ITS og automatiserte transporter kan implementeres. Gjennomføring av piloter gir grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt (tiltak nr. 130). Arbeidet bygger videre på erfaringer fra de pilotene som ble gjennomført i inneværende planperiode.

Ett eksempel på et pilotprosjekt, er Patterødkrysset på E6 ved avkjøring til Moss. Krysset har høy trafikkmengde og utfordringer med kødannelse på avkjøringsramper og tilbakeblokkering på E6. Kombinert med høy fartsgrense på E6 (110 km/t) medfører dette risiko for alvorlige ulykker. For å forebygge ulykker og gi trafikantene bedre informasjon vil ITS-løsninger utvikles og testes ut i krysset, samtidig som det installeres et tradisjonelt køvarslingssystem ved hjelp av induktive sløyfer og radar. Målet er å kunne varsle og sette ned hastigheten automatisk ved stor kødannelse, først gjennom dynamisk skilt langs veien, og deretter direkte inn til kjøretøyene. Arbeidet er i gang, men er avhengig av at trafikksituasjonen normaliserer seg etter koronapandemien for å kunne fullføres.

### Geofence og digitale fartsgrenser

For å redusere kjøretøyers hastighet der skilting alene ikke er tilstrekkelig, benyttes i dag fysiske tiltak, som for eksempel humper. Geofence<sup>93)</sup> og digitale løsninger kan komplettere og på sikt delvis erstatte både skilting og fysiske hinder, ved å digitalt kontrollere at kjøretøyene følger reglene gjennom å styre hastigheten på utvalgte strekninger og soner. I Norge er det gjennomført flere piloter som viser at geofence er teknisk mulig i moderne kjøretøyer.

Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler (tiltak nr. 131). For å kunne ta i bruk denne type løsninger, kreves det blant annet endringer i regelverket, digitale løsninger og kjøretøyteknologi tilpasset geofence. Internasjonal harmonisering og tilpasning til de ulike trafikantgruppene er en forutsetning.

Statens vegvesen vil de nærmeste årene jobbe med å få på plass de støttesystemene som er nødvendige for innføringen av geofence. Digitale fartsgrenser er en viktig del av dette.

Førerstøttesystemet ISA, som blir påbudt ved alle nye typegodkjenninger fra medio 2022, skal vise gjeldende fartsgrense. Dette systemet skal også varsle fører hvis kjøretøyet holder hastighet over fartsgrensen. For at ISA skal få tak i fartsgrensen benyttes vanligvis en kombinasjon av skiltgjenkjenning og digitale kart. Det har gjennom en pilot gjennomført i regi av Statens vegvesen blitt identifisert problemstillinger der fartsgrensen som rapporteres til fører ikke stemmer overens med skiltet fartsgrense. Flere av problemstillingene ble bekreftet gjennom feltforsøk. Statens vegvesen jobber med løsninger som kan forbedre kvaliteten på fartsgrensedata (tiltak nr. 132). Dette er teknologi som også vil være nyttig som et første steg mot geofencesoner.

### Utvikling av krav til instrumentering av veinettet

Som en del av arbeidet med å legge til rette for samvirkende ITS og automatisert transport, er det behov for å utvikle krav til instrumentering av veinettet. Dette omfatter både fysisk og digital infrastruktur som er nødvendig for å håndtere framtidens transport mot større grad av automatisering. Arbeidet vil gå over flere år, og i flere faser med hensyn til prioriterte veistrekninger og funksjonalitet (tiltak nr. 133). Kravene må innarbeides i eksisterende og eventuelt nye veinormaler, og det må også følges opp med endringer i regelverket.

Utvikling av reguleringer og lovverk må ha et internasjonalt perspektiv. Det er særlig viktig å bidra til at internasjonal standardisering tar hensyn til norsk klima og topografi.

<sup>93)</sup> Geofence er en digital geografisk sone, der en kan styre kjøretøy som er tilkoblet, blant annet via førerstøttesystemet ISA. Innenfor den geografiske sonen kan for eksempel kjøretøyets hastighet og valg av drivstoff styres. Det kan på sikt også benyttes til å begrense tilgangen til soner for utvalgte kjøretøy.

**Oppfølgingstiltak:**

130. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.
131. Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler.
132. Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata i kjøretøy.
133. Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.

## 18.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen

Det er store forventninger til at automatiserte kjøretøy skal ha lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy, fordi førernes handlinger er en medvirkende årsak til de fleste ulykker. Mange ser for seg at økende grad av automatisering reduserer muligheten for førerne til å gjøre feil, og dermed reduserer ulykkesrisikoen.

I praksis vil det være slik at overgangen til automatisert kjøring vil være flytende, og i en lang overgangsperiode vil vi ha et sammensatt trafikkbilde, med kjøretøy med ulik grad av automatisering. Førerstøttesystemer kan til en viss grad kompensere for førerfeil uten at føreren fratras en aktiv rolle som fører. I den andre enden av skalaen har vi fullt ut automatisert kjøring, som skjer uten at det behøver å være en sjåfør i bilen. Underveis i utviklingen fra førerstøtte til fullt ut automatisert kjøring vil det være overganger. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og automatisering fortsatt krever at fører griper inn i uventede situasjoner. Mennesket er dårlig rustet til å overvåke systemer som stort sett greier seg selv. Det å skifte fra automatisert til føreraktiv kjøring vil kreve noe tid, og denne tiden vil være sikkerhetskritisk.

Den gradvise innføringen gir også utfordringer for føreropplæringen, da førere i større grad må læres opp til å vurdere når man skal gripe inn i forhold til hvilke system kjøretøyet er utstyrt med.

Dersom en skal kunne få full effekt av den nye teknologien i kjøretøyene, må også teknologien være tilpasset førerens kapasitet, og førerkompetansen være tilpasset teknologien. Flere ulykker kan skje blant «gjennomsnittsførere» som i dag ikke har en risikofylt atferd. Det kan bety at årsaker til ulykker og førerfeil i denne situasjonen vil være annerledes enn i dag. For at teknologien skal bidra best mulig til nedgang i antall drepte og hardt skadde er det viktig å forstå forholdet mellom automatisering og førerrollen. Målet er å redusere de risikofaktorene som ligger i ny teknologi, og som vil påvirke den totale effekten.

Distraksjon knyttet til bruk av ulike teknologiske løsninger under kjøring er en bekymring. Dette er nærmere omtalt i *kapittel 9 Uoppmerksomhet*.

### Førerstøttesystemer

Faktaboks 18.1 viser nyere førerstøttesystemer, som nå er tilgjengelig, eller i ferd med å bli tilgjengelig i de fleste nye biler.



### Faktaboks 18.1 - Førerstøttesystemer

**Automatisk avstandsregulering med automatisk nødbrems** er systemer som varsler føreren og setter i gang nedbremsing ved nært forestående kollisjon med annet kjøretøy. Denne teknologien påvirker i hovedsak ulykker med påkjøring bakfra.

ACC – Automatisk avstandsregulering  
 FCW – Varsler fører om fare for kollisjon  
 AEB – Bremses ved nært forestående kollisjon

Det er beregnet at om lag 20 prosent av trafikkarbeidet med lette biler i 2019 var med ACC.

**Feltskiftevarslere (LDW)** er systemer som varsler føreren når bilen holder på å forlate kjørefeltet (unntatt når blinklys er aktivert og ved store rattutslag). Teknologien påvirker i hovedsak utforkjørings- og møteulykker. Om lag 30 prosent av trafikkarbeidet med lette biler var med LDW i 2019.

**Fotgjenger-AEB** varsler fører og setter i gang en nedbremsing av bilen ved nært forestående kollisjon med en fotgjenger eller syklist. Formålet er i hovedsak å redusere skadegraden ved slike påkjørsler. I 2019 ble 24 prosent av trafikkarbeidet med lette biler utført med kjøretøyer med fotgjenger-AEB.

**Intelligent fartsassistent (ISA)** er systemer som skal hjelpe føreren å holde fartsgrensen. ISA benyttes i dag hovedsakelig til å informere om fartsgrenser og varsle overskridelser (varslenende ISA), men det kan også benyttes til hastighetsregulering av kjøretøyene (overstyrbar eller tvingende ISA).

**Førerovervåking med tretthetsvarsling** registrerer styringsbevegelsene på rattet under kjøring. Avviker styringsresponsen til føreren fra den normale styringsresponsen under normal, oppmerksom kjørestil, gis en advarsel.

*Utbredelse av førerstøttesystemene er beskrevet i TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte og hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik og Alena Høyne).*

### Automatisering

Med selvkjørende kjøretøy og automatisert transport menes kjøretøy som har et automatisk system som kontrollerer kjøretøyets bevegelser. SAE (Society of Automotive Engineers) var de første som beskrev ulike nivåer av slike automatiske systemer. Senere har en undergruppe underlagt UNECE og WP 29 bearbeidet dette, utvidet definisjoner og lagt til ulike typer områder som by, landevei og parkeringsplass. Figur 18.2 viser de ulike nivåene oversatt til norsk.

På automatiseringsnivå 1 og 2 omtales førerstøttesystemer der fører er ansvarlig til å gripe inn til enhver tid. På automatiseringsnivå 3 kan systemet overta kontrollen fra fører i begrensede omgivelser. Dette nivået er spesielt utfordrende fordi fører må kunne overta når systemet varsler om at kjøretøyet nærmer seg grensen for sitt bruksområde. Dersom fører ikke skulle respondere må systemet ha en innebygd minste-risiko-funksjon som bringer kjøretøyet sikkert til siden.

Automatiseringsnivå 4 skal kunne klare å kontrollere kjøretøyet uten fører i sitt begrensede bruksområde. Det er for øvrig ingen definisjon på hva som er minste bruksområde. Dette kan for eksempel være eget kjørefelt, uten kryss, trafikkskilt og andre trafikanter. På automatiseringsnivå 5 skal kjøretøyet kunne håndtere alle forhold, det vil si uten begrensninger i bruksområde.

Nivåer for automatisert kjøring					
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5
Hva må sjåføren gjøre?	Ha kontroll på kjøretøyet når støttefunksjonene er aktivert, selv om sjåføren hverken bruker pedaler eller ratt selv.		Vil ikke kjøre når de automatiserte kjøresystemene er aktivert, selv om sjåføren er til stede.		
	Overvåke støttefunksjonene kontinuerlig, og må styre, akslerere eller bremse for å ivareta sikkerheten der det er nødvendig.		Overta kjøringen når systemet krever det.	De automatiserte kjøresystemene vil kreve at sjåføren overtar kjøringen.	
	<b>FØRERSTØTTESYSTEMER</b>		<b>AUTOMASISERTE KJØRESYSTEMER</b>		
Hva gjør systemene?	Styrer eller brems/akslerer bilen for sjåføren.	Styrer eller brems/akslerer bilen for sjåføren.	Kan bilen under gitte betingelser, og vil ikke virke dersom disse betingelsene ikke er oppfylt.		Kan føre bilen under alle forhold.
Eksempler på systemene	Filskifteassistent eller adaptiv cruise control.	Filskifteassistent og adaptiv cruise control på samme tid.	Køassistent/filskifteassistent.	OnDemand-tjenester som taxi og shuttle.	Samme som nivå 4, men kan kjøre under alle forhold.

Figur 18.2 – Nivåer på automatisert kjøring.

### Framtidig behov og krav til førerkompetanse

Prinsippet i vegtrafikkloven og trafikreglene er at fører er ansvarlig for kjøringen og alltid skal ha kontroll over kjøretøyet. Vegtrafikkloven peker også på førerens ansvar for at kjøretøyet til enhver tid er i stand til å håndtere vær og føreforhold. Eksempelvis stilles det krav til fører av tunge kjøretøy om å ha med og eventuelt kunne sette på kjetting når nødvendig.

I framtiden vil informasjon og styring av trafikken bli flyttet fra trafikant til kjøretøy. Det kan skape utfordringer knyttet til krav og ansvar for automatiserte kjøretøy, men også for type opplæring som vil være nødvendig for de ulike nivåene av automatisering. Automatiseringen vil påvirke måten man håndterer kjøreepgaven og hvordan man oppfører seg i trafikken. Dette vil ha innvirkninger for type og omfang av trafikkopplæring for både kjørende og gående.

En viktig faktor for å dra mest mulig nytte av ny teknologi, herunder automatisering, er at trafikantene er motivert til å ta teknologien i bruk og at dette gjøres på en riktig måte. Innsikt i trafikantenes perspektiv rundt teknologi og automatisering er viktig kunnskap i forhold til utvikling av føreropplæring og førerprøver.

Krav til førerkompetanse endrer seg i takt med innføring av ny teknologi i kjøretøyene. Det finnes foreløpig lite kunnskap om hvilken type kompetanse som vil kreves av føreren for de ulike automatiseringsnivåene og hvilke kjøreferdigheter som vil svekkes under automatisering. Kunnskap om førerens rolle i automatiseringen, vil være avgjørende for hvordan en innretter framtidig føreropplæring og førerprøver. Det er behov for mer kunnskap om førerens atferd, forutsetninger og behov, ved økende grad av digitalisering, samt hvilke kompetanser som kreves av framtidige førere.

Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi (tiltak nr. 134). I tillegg vil Nord universitet ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering (tiltak nr. 135).

Kunnskap om interaksjon mellom trafikant og automatisert kjøretøy vil kunne gi myndighetene et grunnlag for utforming av et effektivt regelverk. På den måten kan det sikres at nye tiltak og løsninger utformes og gjennomføres på riktig måte og på riktig tidspunkt.

Kunnskap om betydning av automatisering på kjøreatferd, kjøreferdighet og risikopersepsjon vil også gi innspill til tilpassing av føreropplæring og førerprøve. Hovedmålet er at alle trafikantgrupper har nok kunnskap til å interagere med automatiserte kjøretøy på en slik måte at trafikksikkerheten er ivaretatt.

Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen (tiltak nr. 136). Statens vegvesen vil også sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner (tiltak nr. 137).

Det vil særlig være utfordringer knyttet til perioden med blandet trafikk, der automatiserte kjøretøy skal dele veien med konvensjonelle kjøretøy og andre trafikanter. Dette må også tas i betraktning når man skal utvikle kravene til føreropplæring.

### Oppfølgingstiltak:

134. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi.
135. Nord universitet vil ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering.
136. Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen.
137. Statens vegvesen vil sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner.

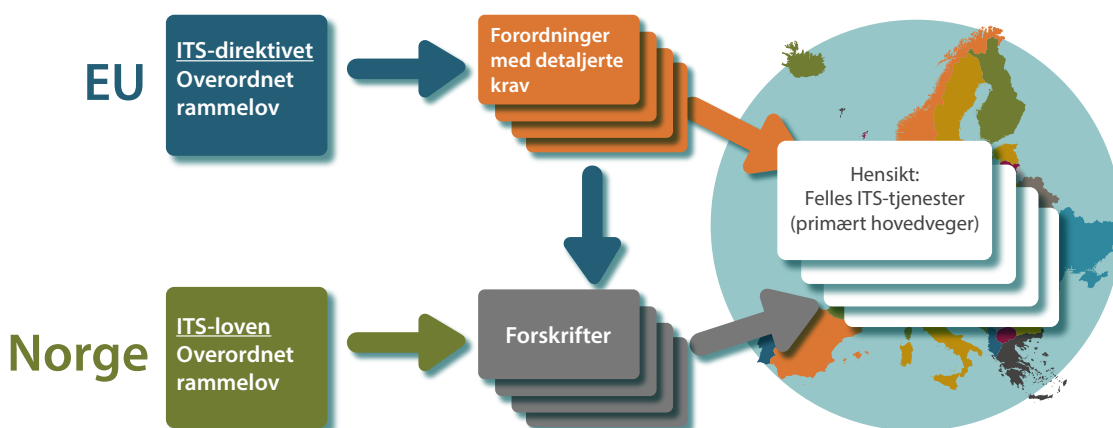
## 18.5 Regulatorrollen

Statens vegvesen sin rolle som regulator er beskrevet i instruksen fra Samferdselsdepartementet. Her står det blant annet hvordan Statens vegvesen er satt til å utøve sitt samfunnsoppdrag gjennom sin rolle som myndighetsorgan.

Myndighetsrollen omfatter blant annet myndighetsoppgaver knyttet til veglova, vegtrafikkloven, yrkestransportlova, ITS-loven og lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy med tilhørende regelverk. Statens vegvesen fastsetter normaler for offentlig vei (riksvei, fylkesvei og kommunal vei), og har myndighetsansvar innen ITS for utvikling av et framtidsrettet helhetlig veitransportsystem.

### ITS direktivet og forordninger om tjenester

EUs transportpolitikk har i mange år hatt fokus på å tilrettelegge for sammenhengende ITS-tjenester på tvers av landegrensener i Europa. For å oppnå en slik harmonisering av tjenester var det nødvendig å utvikle et lovgrunnlag fra EU som implementeres i nasjonale lover. ITS-direktivet (2010) er et rammedirektiv med forordninger som stiller krav til implementering av ITS-tjenester på TEN-T veinettet i Europa<sup>94</sup>). Forordningene stiller krav til innhold/data og tilgjengeliggjøring av ITS-tjenester. Norge er gjennom EØS-avtalen pålagt å følge disse. ITS-loven med tilhørende forskrifter ble utarbeidet for å skaffe hjemmelsgrunnlag for at ITS-tjenester som rulles ut i Norge oppfyller krav i direktivets forordninger. Alle forordningene er rettskraftige i Norge.



Figur 18.3 - ITS regulering i Europa og Norge. Kilde: Statens vegvesen

### Krav til teknologi i nye kjøretøy

Det internasjonale regelverksarbeidet gir føringer for utviklingen av automatisert transport i Norge. Disse føringene er viktige for å kunne utvikle et helhetlig og sammenhengende transportsystem over landegrensener. I tillegg gjør føringene det slik at utviklingen blir forutsigbar og gir en retning både for teknologileverandørene og for alle veieiere i Norge, både når det gjelder teknologi og bærekraftig utvikling. Statens vegvesen er aktivt med i det internasjonale arbeidet (tiltak nr. 138).

Statens vegvesen deltar også i arbeidsgruppen UNECE WP29 (Harmonizations of Vehicle Regulations) i FN, som jobber med problemstillinger knyttet til hvilke tekniske krav som skal gjelde for godkjenning av systemer for automatisert kjøring. Denne gruppen utarbeider tekniske krav til kjøretøy, noe som reduserer behovet for nasjonale lover og forskrifter. I tillegg har EU egne forordninger for harmonisering av krav til kjøretøy. Norge er i stor grad pålagt å følge disse reguleringene fra EU. Dette gjør at handlingsrommet nasjonalt er begrenset, men det er rom for nasjonale tilpasninger.

Arbeidet med regelverk skjer i samarbeid med flere nasjonale aktører, blant annet Bilimportørenes landsforbund.

Nye sikkerhetskrav fra EU finnes i *sikkerhetsforordningen* (EU)2019/2144. Blant nye krav som kommer er kravet om ISA ved typegodkjenning av lette kjøretøyer fra 1/7-2022.

94) TEN-T = Trans-European Network – Transport. TEN-T veinettet omfatter de viktigste hovedveiene i Europa.

**Utvikling og regulering av nye datakilder**

Dagens kjøretøypark har flere sensorer for å måle blant annet friksjon, temperatur, fart, sikt, værforhold m.m. Nye bilmodeller vil ha stadig flere sensorer. Flere av datatypene sensorene leverer vil i bearbeidet form kunne gi økt kunnskap og forståelse om hva som skjer i trafikken og bidra til økt sikkerhet. Dette inkluderer blant annet å formidle informasjon som medfører god nytte og minimale forstyrrelser for førere. Her må man påse at det ikke er konflikter mellom informasjon som går ut via ulike kanaler.

For å kunne utnytte det store omfanget av slike data, er det behov for å utvikle og tilrettelegge regelverket for bruk og deling av data. Statens vegvesen vil delta i internasjonale organisasjoner, fora og arbeidsgrupper for å jobbe fram reguleringer og lovverk for innsamling og bruk av data fra kjøretøy med spesielt fokus på norske/nordiske klimatiske, geografiske og topologiske forhold.

Bruken av data fra kjøretøy vil utvikles gradvis. Reguleringer tar også tid i ulike fora. Dette medfører at data kan tilgjengeliggjøres gradvis i tråd med de til enhver tid gjeldende reglene for datadeling, dataeierskap og videre bruk. Statens vegvesen vil følge opp med å utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet (tiltak nr. 139).

**Oppfølgingstiltak:**

- 138. Statens vegvesen deltar i det internasjonale arbeidet med krav til nye kjøretøy.
- 139. Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet.



# 19. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

## 19.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 1/1-2026 skal:

- Minst 200 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune*.
- Flest mulig fylkeskommuner være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*.
- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.

Trafikksikkerhet er et viktig tema i mange virksomheter, både innenfor offentlig og privat virksomhet, og det er et stort behov for sikkerhetsstyring på ulike nivåer. Det er utviklet ulike godkjenningsordninger/sertifiseringsordninger som skal sikre et tilfredsstillende nivå på det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet. Antall godkjente/sertifiserte virksomheter sier noe om hvor godt vi lykkes med å få trafikksikkerhet inn i tankegangen hos aktørene i det offentlige og i næringslivet.

Trygg Trafikk sin godkjenningsordning *Trafikksikker kommune* er vel etablert, og har etter hvert fått stor utbredelse blant kommunene. Trygg Trafikk har også utviklet godkjenningsordningen *Trafikksikker fylkeskommune*, og i flere fylker er det igangsatt arbeid med å tilfredsstillende de fastsatte kriteriene (se nærmere omtale av *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune* i kapittel 19.2).

Det er i tillegg utviklet ulike ordninger som setter krav til det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet og som i hovedsak er aktuelt for private virksomheter. Dette gjelder for eksempel ISO 39001 og Norges Lastebileier-Forbund sin ordning *Fair transport*. Men sammenliknet med kommuner og fylkeskommuner er det et langt større språk i private virksomheter, både når det gjelder behov og motivasjon for å drive et systematisk organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid, og når det gjelder ressurser til å gjennomføre slikt arbeid. Vi ser at det vil være behov for å supplere dagens verktøy dersom vi skal nå alle bransjer som genererer mye veitrafikk, og for å favne både store og små virksomheter (se nærmere omtale i kapittel 19.3).

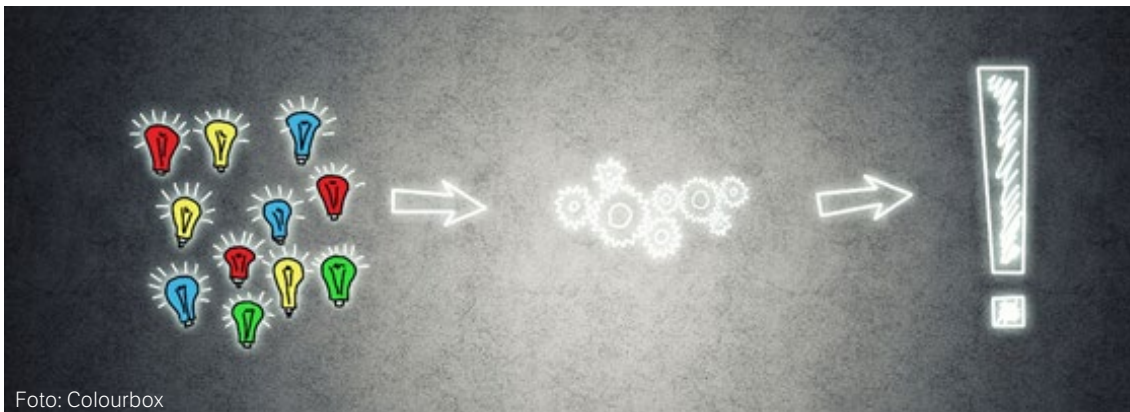


Foto: Colourbox

## 19.2 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i offentlige virksomheter

### Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har som veieiere ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Kommunene har som planmyndighet et helhetsansvar for arealplanleggingen, og har i tillegg et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. De er også store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. Videre er kommunene eiere av barnehager og skoler (grunnskolen). (Se nærmere utdyping i vedlegg 3.)

Det er ønskelig at det utarbeides kommunale trafikksikkerhetsplaner som viser kommunens strategier og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet. Slike planer bør utarbeides i en prosess med god involvering, være godt politisk forankret og koble det kommunale arbeidet til nasjonale mål for trafikksikkerhet. De kommunale trafikksikkerhetsplanene bør videre omfatte kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid, hvilket forutsetter et utstrakt tverrsektorielt samarbeid internt i kommunen.

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner. Imidlertid er mange av disse av eldre dato, der planperioden har gått ut uten at planen er revidert. I tillegg er det en rekke sammenslåtte kommuner der prosessen med å få på plass en trafikksikkerhetsplan fortsatt pågår. En oversikt per 31/12-2021 viste at 222 av landets 356 kommuner hadde en gyldig trafikksikkerhetsplan i 2021.

Alle de åtte storbykommunene som medvirker i arbeidet med tiltaksplanen legger til grunn at de skal ha operative og gyldige trafikksikkerhetsplaner i planperioden 2022-2025. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk vil medvirke til at også flest mulig av de andre kommunene skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner. Det er satt et mål om at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner ved planperiodens utløp (tiltak nr. 140).

Statens vegvesen sin veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner er fra 1998<sup>95</sup>, og har for lengst gått ut på dato. Det vil bli utarbeidet en ny veileder, med større fokus på at planen skal dekke hele bredden av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet (tiltak nr. 141). Dette vil være et dokument som gis ut av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og fylkeskommunene i samarbeid. I påvente av ny veileder har Trygg Trafikk utarbeidet en mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner som tar utgangspunkt i nasjonale mål og føringer på trafikksikkerhetsområdet. Malen er tatt i bruk av en rekke kommuner.

<sup>95</sup> Statens vegvesens veileder V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner (1998).

Kommuneloven pålegger alle kommuner å ha eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>96</sup>). Storbykommunene vil i planperioden arbeide for at disse medvirkningsorganene skal gis en mer aktiv rolle i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid, rettet inn mot sine respektive grupper (tiltak nr. 142).

### Godkjenningsordningene **Trafikksikker kommune** og **Trygge lokalsamfunn**

**Trafikksikker kommune** er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Det er satt opp en rekke ulike kriterier som skal være oppfylt, basert på eksisterende lovverk (jf. faktaboks 19.1). Å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker i kommunen, men at kommunen har fått et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Kriterier for regodkjenning ble utarbeidet i 2018.

#### Faktaboks 19.1 – Kriterier for Trafikksikker kommune

*Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har en oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).



Per 31/12-2021 var 130 kommuner og 1 bydel (i Oslo) godkjent som *Trafikksikker kommune*. I tillegg hadde 36 kommuner fått sin første regodkjenning. Som det framgår av kapittel 19, er det en ambisjon at minst 200 kommuner skal være godkjent innen 1/1-2026. Allerede godkjente kommuner skal regodkjennes innen tre år. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, medvirke til at kommunene blir godkjent/regodkjent (tiltak nr. 143).

Transportøkonomisk institutt (TØI) evaluerte i 2021 *Trafikksikker kommune* på oppdrag fra Trygg Trafikk<sup>97</sup>). Studien undersøkte hvilke følger det å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* har for den kommunale trafikksikkerhetskulturen. I tillegg ble det sett på hvilke faktorer som fremmer og hemmer vellykket implementering av *Trafikksikker kommune*. Rapporten er basert på en spørreundersøkelse blant om lag 2 300 kommunalt ansatte og intervjuer i 24 kommuner. Den viser at arbeidet med *Trafikksikker kommune* og med utarbeidelse av trafikksikkerhetsplaner er viktig for å etablere en trafikksikkerhetskultur gjennom implementering av sikkerhetsstyringssystem i kommunen. Trygg Trafikk vil bruke resultatet av evalueringen som grunnlag for å beslutte hvordan ordningen med *Trafikksikker kommune* skal videreutvikles.

**Trygge lokalsamfunn** er en modell, en metode og et nettverk for lokalt skadeforebyggende arbeid som forvaltes av Skadeforebyggende forum. Nettverket er åpent for alle norske kommuner.

<sup>96</sup>) Jf. § 5-12 i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

<sup>97</sup>) TØI rapport nr. 1853/2021 *Trafikksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur* (Tor-Olav Nævestad, Vibeke Milch).

Sertifisering er en mulighet, men ikke et krav. *Trygge lokalsamfunn* er en norsk tilpasning av den internasjonale ordningen *Safe Communities*. Konseptet bidrar til å sette kommunale oppgaver innenfor sikkerhet og folkehelse inn i en samlet helhet. Trafikksikkerhet er en naturlig del av dette, med særlig fokus på myke trafikanter; barn, eldre og grupper med særlige behov. Godkjenning som *Trafikksikker kommune* kan inngå som trafikksikkerhetsdelen i *Trygge lokalsamfunn*. Skadeforebyggende forum vil motivere kommunene som inngår i nettverket av *Trygge lokalsamfunn* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet. Nettverket omfatter om lag 50 kommuner, hvorav omtrent halvparten er sertifisert.

### Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene. Etter *Regionreformen* og opphør av *sams vegadministrasjon*<sup>98)</sup> fra 1/1-2020, har fylkeskommunene, i tillegg til å være veieiere, også det faglige ansvaret for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveiene. Fylkeskommunene er også eiere av videregående skoler. Videre har fylkeskommunene etter vegtrafikklovens § 40 a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (se nærmere utdyping i vedlegg 3).

I de fleste fylkene er det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom et politisk oppnevnt trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg til politikere er det rådgivende medlemmer fra de mest sentrale trafikksikkerhetsaktørene, som for eksempel Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunen, Statsforvalteren og Statens vegvesen. I vedlegg 3 er det gitt en nærmere beskrivelse av organiseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylket.

Fylkeskommunenes strategier og prioriteringer innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Det er viktig at slike planer har god involvering og politisk forankring, og at det er en tett kobling til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet (tiltak nr. 144).

Kommuneloven pålegger alle fylkeskommuner å ha eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>99)</sup>. Fylkeskommunene vil i planperioden arbeide for at disse medvirkningsorganene skal gis en mer aktiv rolle i det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet, rettet inn mot sine respektive grupper (tiltak nr. 145).

*Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* ble etablert høsten 2018. Dette er en møteplass for utveksling av erfaringer og informasjon, og for diskusjoner om det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette er også et viktig forum for diskusjoner vedrørende fastsettelse og oppfølging av tiltakene i tiltaksplanen der fylkeskommunene er oppført som ansvarlig aktør. Statens vegvesen og Trygg Trafikk deltar med faglige innlegg i forumet ved behov. Det utvidede faglige ansvaret for trafikksikkerhet som fylkeskommunene er gitt gjennom *Regionreformen*, innebærer at det blir enda viktigere å koordinere fylkeskommunenes innsats. *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* vil bli videreutviklet for å møte dette behovet (tiltak nr. 146).

### Godkjenningsordningen *Trafikksikker fylkeskommune*

Trygg Trafikk har utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune* (se faktaboks 19.2). Ordningen bygger på samme tankegang som ligger bak *Trafikksikker kommune*, med et mål om at fylkeskommunene skal arbeide systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet, basert på eksisterende lovverk. En godkjenning varer i tre år før fylkeskommunen må regodkjennes.

Vestfold og Telemark samt Agder ble godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* i 2021, som de første av de nye fylkeskommunene. Flere andre fylkeskommuner er per 31/12-2021 i en prosess for å bli godkjent. Det legges opp til å sette i gang et arbeid også i de resterende fylkene. Trygg Trafikk vil legge til rette for arbeidet (tiltak nr. 147). Som det framgår av kapittel 19.1, er det en ambisjon at flest mulig fylkeskommuner skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen 1/1-2026.

98) *Sams (felles) vegadministrasjon var en ordning som var hjemlet i vegloven og innebar at fylkesveg-administrasjonen lå under Statens vegvesen. Det betydde at Statens vegvesen var underlagt fylkeskommunen i fylkesveisaker og Samferdselsdepartementet i riksveisaker.*

99) *Jf. § 5-12 i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).*

**Faktaboks 19.2 – Kriterier for Trafikksikker fylkeskommune**

Trafikksikker fylkeskommune er en godkjenningsordning som bygger på følgende overordnede kriterier:

- Fylkeskommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos fylkestinget og fylkesrådmannen/fylkesrådet. Fylkesrådmannen/fylkesrådet delegerer videre til ledere med personalansvar.
- Fylkeskommunen har et utvalg/komite/samordningsorgan med ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.
- Fylkeskommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS – internkontrollsystemet, som inneholder regler for reiser og transport i fylkeskommunens regi og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er årlig tema i AMU.
- Fylkeskommunen har en oppdatert årlig oversikt over trafikkulykker i fylket.
- Fylkeskommunen har planverk (regional plan/strategi) som omfatter trafikksikkerhet og som er forankret i nasjonale styringsdokumenter. Planene har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planene ivaretar både forebyggende-, holdningsskapende-, trafikantrettede- og fysiske tiltak. Fylkeskommunen har også rutiner for at trafikksikkerhet vurderes i øvrige interne planer.
- Fylkeskommunen har rutiner for at planer som vedrører trafikksikkerhet gjøres kjent for de avdelinger/sektorer som har et ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Fylkeskommunen har innarbeidet kriteriene for Trafikksikker fylkeskommune i de respektive avdelingene/sektorene.

**Statlige virksomheter**

Høsten 2020 ble det igangsatt et internt prosjekt i Statens vegvesen, Revitalisering av nullvisjonen, der formålet er å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til de ansatte. Alle ansatte i Statens vegvesen skal gjennom god innsikt i nullvisjonen ha et bevisst forhold til sitt bidrag i egen jobbhverdag. I tillegg skal de som vanlige trafikanter være gode ambassadører for nullvisjonen. Det igangsettes flere tiltak for å oppnå dette. Blant annet er det utarbeidet en lysarkserie som skal presenteres i alle organisatoriske enheter, der det er lagt opp til at det skal være anledning til diskusjon og refleksjon.

Det er besluttet å videreføre prosjektet i en fase 2, som vil være eksternt rettet (tiltak nr. 148). Mange av elementene som er gjennomført internt i Statens vegvesen i prosjektets fase 1, vil også kunne brukes rettet mot eksterne trafikksikkerhetsaktører, og bidra til økt bevissthet rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

Det utføres mye transport knyttet til kontrakter og arbeid for offentlige etater. Statens vegvesen er en betydelig aktør, og etaten vil derfor initiere et samarbeid med entreprenører, transportører og andre relevante (Arbeidstilsynet m.m.), og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport (tiltak nr. 149).

**Areal- og transportplanlegging/Byvekstavtaler**

Samordnet areal- og transportplanlegging har stor betydning for å få til et sikkert trafikksystem. Dette gjelder hele spekteret fra overordnede beslutninger om plassering av boområder og nye veitraséer til detaljutforming av for eksempel kryssløsninger. Det har over tid skjedd store forbedringer.



Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafiksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafiksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Arbeidet med byvekstavtaler er et sentralt grep, som de siste årene har gitt en tydelig retning for areal- og transportpolitikken. Det er totalt ni større byområder som omfattes av ordningen. Det gjelder de fire byområdene der det foreligger byvekstavtaler; Osloområdet, Bergensområdet, Nord Jæren og Trondheimsområdet, samt fem byområder der det arbeides med sikte på å inngå slike avtaler; Nedre Glomma regionen, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Byvekstavtalene har nullvekst for persontransport med bil, som det overordnede målet. I tråd med bompenggeavtalen fra 2019 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål våren 2020. Nullvekstmålet som nå legges til grunn «*innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*»<sup>100</sup>. Nullvekstmålet uttrykker et ønske, og dermed også en forventning, om økt gåing og sykling. Som det framgår av kapittel 13, er det forbundet med betydelig høyere risiko per km å gå eller sykle sammenliknet med å kjøre bil. Samtidig er det i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* lagt til grunn en ambisjon om at «*målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister*». Dette er fulgt opp i de fire gjeldende byvekstavtalene. I avtalene for Oslo og Nord Jæren står det at det er en «*ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre drepte og hardt skadde, i tråd med nullvisjonen*». I avtalene for Bergensområdet og Trondheimsområdet er det tilsvarende formuleringer, men med en litt annen ordlyd.

Det har over tid vært en noe dårligere utvikling i antall drepte og hardt skadde i de største byområdene sammenliknet med landet for øvrig, spesielt for syklister. Dette, sammen med utfordringen som nullvekstmålet gir, tilsier at det er behov for å trappe opp innsatsen til trafiksikkerhetstiltak i de største byområdene. De åtte storbykommunene som deltar i arbeidet med tiltaksplanen vil bidra til at trafiksikkerhet er tema i areal- og transportplaner i sine respektive byområder, og at det fastlegges mål og strategier for trafiksikkerhet. Storbykommunene vil spesielt bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafiksikkerhet for gående og syklende (tiltak nr. 150). I tillegg vil Statens vegvesen ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafiksikkerhetstiltak i de ni byområdene som inngår i ordningen med byvekstavtaler. Et viktig formål med forumet vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavtalene (tiltak nr. 151).

Vedlegg 2 viser grafer for utviklingen i drepte og hardt skadde i hvert av de ni byområdene i perioden 2004-2020, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Vi vil følge utviklingen i det enkelte byområdet med en årlig oppdatering av figurene i vedlegg 2. Oppdaterte grafer vil bli presentert i de årlige rapportene om *Trafiksikkerhetsutviklingen* (jf. kapittel 1.5).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

<sup>100</sup>Jf. *Meld St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033*.

## Folkehelsearbeidet

Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene. Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse, og trafikksikkerhet skal i henhold til dette inngå i folkehelsearbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig vet vi at aktiv transport, som gåing og sykling, er helsefremmende og klimavennlig. Det bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan gi den enkelte flere leveår og flere år med økt kvalitet. I lys av et folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med en tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport.

### Oppfølgingstiltak:

140. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner per 1/1-2026.
141. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, utarbeide en ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.
142. Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. elderåd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.
143. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
144. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
145. Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. elderåd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.
146. Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.
147. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
148. Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.
149. Statens vegvesen vil initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl., og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport.
150. Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for byvekstavgifter, og at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet. Storbykommunene skal bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavgifter skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.
151. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med sikte på å inngå byvekstavgifter. Et viktig formål vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavgiftene.

## 19.3 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikk-sikkerhetsarbeidet i private virksomheter

Ferdse i veitrafikken utgjør for mange arbeidstakere en av de største risikofaktorene i arbeidstiden. En studie utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) viste at 36 prosent av alle dødsulykker på vei i Norge i perioden 2005-2010 involverte minst en person som kjørte mens vedkommende var i arbeid. 30 prosent av ulykkene involverte en yrkessjåfør i arbeid<sup>101)</sup>

Spesielt genererer mange private virksomheter mye kjøring. Dette gjelder ulike yrkesområder og yrkesgrupper, som for eksempel tungtransportsjåførere, håndverkere og drosjesjåførere. Ofte er virksomhetene fragmenterte og sammensatte, både geografisk, organisatorisk og funksjonelt. Dette medfører blant annet at utfordringer knyttet til sikkerhet varierer. Det er gode eksempler på bedrifter som arbeider systematisk for å fremme trafikk-sikkerhet i virksomheten. Det er imidlertid store forskjeller, og i mange virksomheter er det et stort behov for å gjennomføre organisatoriske tiltak for bedre sikkerhetsstyring.

Et system for sikkerhetsledelse vil påvirke virksomhetens rutiner og prosedyrer, for eksempel innen kjøreatferd, risikovurderinger og programmer for opplæring. Et slikt system kan også tenkes å gi økt bevissthet rundt fordelingen av ansvar i den enkelte virksomhet. ISO-standarder som NS-ISO 39001 er et eksempel på et system for sikkerhetsledelse, som vil kunne sikre et systematisk trafikk-sikkerhetsarbeid i virksomheter. Per april 2021 var det 16 selskaper som hadde slik sertifisering i Norge. Dette er selskaper innenfor transport av personer og gods. Det relativt lave antallet sertifiseringer med NS-ISO 39001 kan skyldes at slik sertifisering oppfattes som svært omfattende, spesielt for mindre virksomheter.

### Sikkerhetsstigen

TØI har foreslått en «sikkerhetsstige», som et rammeverk for transportvirksomheters arbeid med trafikk-sikkerhet<sup>102)</sup>. Stigen har i utgangspunktet blitt utviklet for godstransportbedrifter, men antas å ha stor overføringsverdi til andre virksomheter der det utføres mye transport. *Sikkerhetsstigen* består av en trinnvis prosess:

- Trinn 1 - Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet.
- Trinn 2 - Oppfølging av sjåførens kjørestil, bilbeltebruk og fart.
- Trinn 3 - Fokus på arbeidsrelaterte faktorerets betydning for trafikk-sikkerhet.
- Trinn 4 - Innføring av et system for sikkerhetsledelse (for eksempel ISO 39001).

Anbefalingen er at virksomheter arbeider seg systematisk oppover til et system for sikkerhetsledelse. Hvert trinn må operasjonaliseres, slik at de stemmer overens med målsettingene til den enkelte virksomhet. Tidligere studier har imidlertid påpekt at det er utfordrende å innføre et overordnet system for sikkerhetsledelse i virksomheter der det utføres mye transport, fordi det krever mye ressurser i et marked hvor en stor andel av virksomhetene er små. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*, og dermed bidra med et hjelpemiddel til virksomheter som ønsker å systematisere arbeidet med trafikk-sikkerhet (tiltak nr. 152).

### Trafikk-sikkerhet som en del av HMS-arbeidet

Alle virksomheter i Norge har, gjennom internkontrollforskriften, et lovpålagt ansvar for å arbeide systematisk med helse-, miljø- og sikkerhet (HMS). Som en del av arbeidet med konkretisering av *Sikkerhetsstigen* vil det bli utarbeidet en plan for hvordan en virksomhets arbeid med trafikk-sikkerhet kan inngå i et systematisk HMS-arbeid.

<sup>101)</sup> TØI rapport 1188/2012 Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker – Analyse av dødsulykker i Norge fra 2005 til 2010 (Ross Owen Phillips, Sunniva Frisild Meyer).

<sup>102)</sup> TØI-rapport 1620/2018. Miniscenario: Sikkerhetsstigen. Innføre tiltak for sikkerhetsstyring i godstransportbedrifter (Tor-Olav Nævestad, Ross Owen Phillips, Inger Beate Hovi, Guri Natalie Jordbakke, Rune Elvik).

Opplæringskontorene spiller en sentral rolle i lærlingeordningen. Et opplæringskontor er et formelt samarbeid mellom flere bedrifter, og har et ansvar knyttet til rekruttering, planlegging, gjennomføring og koordinering av fagopplæringen. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk initiere et samarbeid med opplæringskontorene i fylkene for å innlemme trafiksikkerhet som tema. Dette rettes både mot relevante lærlingebedrifter og lærlingene. Intensjonen vil være å påvirke til at trafiksikkerhet innarbeides som tema i bedriftenes arbeidsmiljøutvalg og at lærlingene gjennom bedriftenes HMS-arbeid påvirkes til trafiksikker atferd. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk utvikle veiledningsmaterieill til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid (tiltak nr. 153).

### **Fair Transport**

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har lansert kvalitetsprogrammet *Fair Transport*. Dette er en sertifiseringsordning som framhever transportbedrifter som leverer trafiksikker, bærekraftig og ansvarlig transport. Transportkjøpere som velger en *Fair Transport* bedrift som sin transportør, skal kunne føle seg sikre på at de får en trygg og ansvarlig samarbeidspartner. Faktaboks 19.3 viser kriterier som skal være tilfredsstillende, og som har særlig betydning for trafiksikkerheten. Tilsvarende kriterier finnes også for miljø/klima og sosiale forhold.

Sommeren 2021 var det 220 *Fair Transport*-bedrifter, med til sammen 4 400 kjøretøy og over 6 500 ansatte. Programmet vil bli videreutviklet i planperioden (tiltak nr. 154).

#### **Faktaboks 19.3 – Kriterier for Fair Transport med særlig betydning for trafiksikkerheten**

- **Trafiksikkerhetspolicy** – Bedriften har en trafiksikkerhetspolicy som viser hvordan det jobbes med blant annet trafiksikkerhetstiltak, opplæring, førerkompetanse og holdninger i trafikken.
- **Trafiksikkerhetsprogram** – Bedriften gjennomfører kompetansehevende tiltak rettet mot trafiksikkerhet og skadeforebyggende arbeid. I tillegg til den lovpålagte yrkessjåføropplæringen (YSK) hvert femte år, gjennomfører sjåførene NLFs nettbaserte kurs hvert år, eller følger annet dokumentert kompetansetiltak i bedriften.
- **Bedriftens avvikssystem** – Systemet skal være tilpasset virksomhetens aktivitet, risikoforhold og størrelse. Bedriften har beskrevet sitt avvikssystem og sine rutiner for behandling av avvik.
- **Kontroll av kjøretøy** – Bedriften har rutiner for daglig kontroll av kjøretøy og tilhengere, og at det tas service og kontroll etter leverandørens spesifikasjoner og myndighetskrav.
- **Opplæring i sikring av last** – I tillegg til at sjåførene får opplæring i sikring av last hvert femte år under yrkessjåføropplæringen, forplikter bedriften å distribuere og ha tilgjengelig for sjåførene NLF standardene *Lastsikring ved transport på vei*, *Lastsikring av betongelementer* og *Transport av krokcontainer*.
- **Opplæring bilbrann i tunnel** – Bedriften forplikter seg til å ha gitt opplæring om bilbrann i tunnel, og at veilederen «*Tunnelbrann – tyngre kjøretøy*» er tilgjengelig for sjåførene.
- **Kjøre- og hviletidsbestemmelsene** – Bedriften bekrefter at den tilrettelegger sine transporter slik at kjøre- og hviletidsbestemmelsene overholdes. Lagring av dataene gjøres i henhold til forskrift, og avvik følges opp.
- **Beredskapsplan ulykker** – Bedriften bekrefter at den har en beredskapsplan og en varslingsplan som er gjort tilgjengelig for alle ansatte i bedriften.
- **Alkolås** – Alkolås er ikke lovpålagt i lastebiler. Det er likevel et mål om at alkolås monteres i nye biler, og bedriftene som har alkolås i ett eller flere kjøretøy beskriver antallet alkolåser i *Fair Transport*-programmet.

**Oppfølgingstiltak:**

152. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*.
153. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utvikle veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.
154. Norges Lastebileier-Forbund vil videreutvikle kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.



## 20. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

### 20.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at vi med innsatsen i planperioden 2022-2025 skal oppnå følgende:

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.
- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.
- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

Det har over tid vært arbeidet grundig og systematisk med å opparbeide en bred kunnskapsplattform, basert på forskning etter vitenskapelige metoder. Dette har gjort det mulig å drive et kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid, hvilket igjen er en svært viktig årsak til den betydelige reduksjonen vi over tid har hatt i antall drepte og hardt skadde. Bruk av ressurser til FoUI innen trafikksikkerhet er helt avgjørende for at vi skal ta nye steg i retning av nullvisjonen.

I kapittel 20.2 er det gitt en omtale av organisatoriske grep som skal gjøre oss bedre i stand til å drive et målrettet FoUI-arbeid innen trafikksikkerhet. Kapittel 20.3 gir en omtale av fem områder med et særlig behov for kunnskapsoppbygging. Dette er en utdypende omtale av teksten i NTP 2022-2033, der disse fem områdene er trukket fram.

I kapittel 3.1 er det gitt en omtale av ulike ulykkesregistre. Det er data om politirapporterte personskadeulykker som inngår i SSB sin offisielle ulykkesstatistikk og i Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS), og det er dette som er den mest brukte kilden i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er imidlertid godt kjent at langt fra alle som blir skadd i veitrafikken blir registrert av politiet. Dette betyr blant annet at hverken fastsettelse av ambisjonsnivå i NTP eller den årlige oppfølgingen av utviklingen er basert på det reelle antall drepte og hardt skadde. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* står det at: *«Veimyndighetene vil gjennom flere delprosjekter arbeide for at det i neste Nasjonal transportplan kan settes en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget»*. I kapittel 20.4 er det gitt en omtale av nødvendige tiltak for å følge opp denne føringen fra NTP. I tillegg er det gitt en omtale av arbeidet med å videreutvikle Ulykkesanalysegruppa (UAG) sitt arbeid med dybdeanalyser av dødsulykker.

Statens vegvesen har utviklet verktøy for å påvise strekninger med høy risiko eller skadekostnad og for å beregne virkninger av aktuelle tiltak. Disse verktøyene må oppdateres og videreutvikles, blant annet med tanke på bruk i arbeidet med NTP 2026-2037 og i Statens vegvesen og fylkeskommunenes arbeid med detaljerte prioriteringer i gjennomføringsplaner/handlingsplaner. Tiltak som skal gjennomføres for å sikre dette er omtalt i kapittel 20.5.

Kapittel 20.6 omhandler formidling av kunnskap.

## 20.2 Organisatoriske grep

Det er flere aktører som gjennomfører FoUI med relevans for trafikksikkerhet, og det er viktig å koordinere aktiviteten og å dele kunnskap. I 2018 ble det, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, opprettet et tverretatlig forum med mandat å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafikk-sikkerhet. Forumet ledes av Statens vegvesen. Arbeidet vil bli videreført i planperioden 2022-2025, men det er behov for å justere deltakelsen og mandatet, for å fange opp de organisatoriske endringene som følge av *Regionreformen* og opprettelsen av Nye Veier (tiltak nr. 155). Det vil være et overordnet fokus på kunnskapsbehovet framfor diskusjon om enkeltstående FoUI-prosjekter.

Rapportene fra Statens havarikommisjon (SHK) er en viktig kilde til kunnskap for å forhindre framtidige ulykker. Basert på undersøkelsenes funn og rapportenes analyser og konklusjoner, utformes sikkerhetstilrådingene i dialog med mottakerne, som gjerne er berørte parter og/eller aktuelle myndigheter. Gode rutiner for oppfølging av sikkerhetstilrådingene er likevel av stor betydning for at undersøkelsene skal gi best mulige bidrag til trafikksikkerhetsarbeidet. Samferdselsdepartementet har ansvar for å følge opp og lukke tilrådingene, og Statens vegvesen har inntil nå bistått Samferdselsdepartementet i dette arbeidet. Fra 1/9-2021 ble denne oppgaven overført fra Statens vegvesen til Vegtilsynet.

### Oppfølgingstiltak:

155. Statens vegvesen vil lede et tverretatlig forum som skal vurdere framtidig kunnskapsbehov innen trafikksikkerhet. Forumet vil være en videreføring av forumet opprettet i 2018, men basert på et justert mandat.

## 20.3 Områder med særlige behov for kunnskapsoppbygging

I de foregående kapitlene om innsatsområdene i tiltaksplanen (jf. kapitlene 6-19) er det satt opp en rekke tiltak som gjelder kunnskapsoppbygging, blant annet utarbeidelse av nye eller oppdaterte temaundersøkelser, basert på dybdeanalyser fra Ulykkesanalysegruppen (UAG). I tillegg til dette velger vi nedenfor å trekke fram fem ulike tematiske områder der vi har et mer generelt behov for økt kunnskap. Dette er områder som også er trukket fram i NTP 2022-2033.

Det er grunn til å tro at koronapandemien vil resultere i varige endringer i reisemønsteret for mange, både når det gjelder daglige reiser til/fra arbeid og når det gjelder ferie- og fritidsreiser. Det er viktig at slike endringer blir verifisert. I neste omgang vil det kunne få konsekvenser for prioriteringene innenfor hvert av de fem tematiske områdene i omtalen nedenfor.

### Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av det eksisterende veinettet er en kostnadskrevende og stor oppgave. Viktigheten av jevn og god standard er av betydning for trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. I et hardt presset marked er det spesielt viktig å få mest mulig ut av hver krone brukt til drift og vedlikehold, samtidig med at vi sikrer at vi får en fordeling av midler som ivaretar alle transportbrukere. Denne problemstillingen aktualiseres av nullvekstmålet. Økt bruk av sykkel, kollektivtrafikk og gåing i byområder tilsier behov for endret fordeling av midler til drift og vedlikehold i byer.

For å oppnå dette er det nødvendig med økt fokus på grunnleggende kunnskap om trafiksikkerhets-effekten av ulike drift og vedlikeholdstiltak. Noe av dette er belyst i FoUI-programmet «BEVEGELSE», i mange av SHK sine tilrådninger og i *Trafiksikkerhetshåndboken*, men det er behov for at kunnskapen videreutvikles, fornyes og systematiseres for å sikre optimal bruk av midler.

### Byområder

Bosettingsmønsteret i Norge er i endring og befolkningen i byer og bynære strøk vokser. Blant annet gjennom, FoUI-programmene «BEDRE BY» og «BYLOGISTIKK», begge i regi av Statens vegvesen, er det satt fokus på enkelte tematiske områder som omhandler transport i byer og tettsteder. Her har det blitt fokusert på gods- og næringstransport og på samfunnsøkonomiske metoder og verktøy for å gjennomføre best mulige analyser av økt transportaktivitet i byer og tettsteder. I FoUI-programmet «BEVEGELSE» er det sett nærmere på viktigheten av et godt drift- og vedlikeholdsopplegg for å oppnå målsettingen om overføring av trafikk fra bil til kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Deler av denne kunnskapen er benyttet i arbeidet med utforming av bypakker og byvekstavtaler. Ulykkesutviklingen i de største byområdene viser at dette fokuset må forsterkes.

Nullvekstmålet og nullvisjonen kan intuitivt ha visse motsetninger, med mindre det stilles særskilt fokus på hvordan de kan forenes. Spørsmål i en slik omforent målsetting vil være hvorledes den rådende risikoen i byer og tettsteder kan påvirkes og reduseres, slik at vi kan nærme oss visjonen om null drepte og hardt skadde samtidig med at nullvekstmålet eller andre klimamål opprettholdes. En del av svaret på dette spørsmålet vil være å opparbeide systematisk og grunnleggende kunnskap om trafiksikkerhet i ulike transportformer, slik de opptrer i byer med endret transportmiddelvalg.

De senere års framvekst av mikromobilitet, og da i særlig grad elektriske sparkesykler, reiser en rekke spørsmål om denne transportformen, både rent organisatorisk/reguleringsteknisk, men også knyttet direkte til trafiksikkerhet. Her vil førstehånds kunnskap om så vel ulykker som eksponering være avgjørende viktig for å kunne treffe riktige beslutninger.

### Geometrisk utforming av nye veier

Selv om Statens vegvesens *veinormal N100 Veg- og gateutforming* inneholder den antatt beste kunnskap om bygging av trafiksikre veier i Norge, vil det være kontinuerlig fokus på hvordan vi skal få ned kostnadsnivået uten å redusere trafiksikkerheten. Grunnleggende oppdatert kunnskap om sammenhengen mellom risiko, ulykker og veigeometriske størrelser som tverrsnitt, horisontal- og vertikalkurvatur, vil være avgjørende for at vi skal få veilinjer med lavest mulig kostnad som samtidig har en høy trafiksikkerhetsmessig standard. En spesiell utfordring i denne sammenheng vil være å se på behov for endring i standardkravene ved veiutforming som følge av den kjøretøytekniske utviklingen, med flere førerstøttesystemer og færre førerfeil.

### Trafikantatferd

Det er behov for å utvikle et bredere kunnskapsgrunnlag om hva som påvirker trafikantatferden, og i neste omgang hvilke trafiksikkerhetsvirkninger vi kan forvente av ulike trafikantiltak. Dette gjelder blant annet tiltak innenfor opplæring i barnehage og skole, kampanjer og målrettede tiltak for å endre atferd hos trafikanter med høy risiko i trafikken. Trygg Trafikk har utviklet en modell for atferdspåvirkning som kan bidra positivt inn i dette arbeidet.

Den raske utskiftningen av kjøretøyparken, kombinert med en aldrende befolkning med økt etter-spørsmål etter transporttjenester, kan gi nye utfordringer i det samlede risikobildet. Spesielt vil dette være knyttet til behovet for ny føreropplæring og for komplettering av føreropplæring av eldre førere for at de skal beherske nye førerstøttesystemer. Det vil også være nødvendig å ha et fokus på samvirke av trafikanter og kjøretøy med ulik grad av automatisert kjøring.

Nullvisjonen stiller ansvarskrav til så vel veieiere som trafikanter. Mens veieieransvaret i stor grad handler om etterlevelse av normaler, retningslinjer og veiledere, handler trafikantenes ansvar også om overholdelse av gjeldende lover og regler. Det er behov for å kunne skille klarere mellom konsekvenser av atferd som har skjedd henholdsvis innenfor og utenfor systemgrensene. UAG-materialet muliggjør en slik tilnærming.

Det er behov for stor grad av tverrfaglighet i forskingen om trafikantatferd, med bidrag fra blant annet nevrovitenskap, pedagogikk og psykologi.

### **Kjøretøyteknologi**

Kjøretøyparken er i en rivende utvikling og det er grunn til å tro at trafikksikkerhetsbidraget fra en mer moderne bilpark vil kunne bidra vesentlig til at vi når ambisjonen for maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2030. Dette forutsetter utskifting av bilparken kombinert med utvikling og implementering av trafikksikkerhetsfremmende førerstøttesystemer. For å kunne følge denne utviklingen, og eventuelt stimulere til økt utskifting av bilparken, er det nødvendig med kunnskap både om trafikksikkerhetseffekten av nye førerstøttesystemer og om utbredelsen av førerstøttesystemer i bilparken.

Effekten av ulike førerstøttesystemer er studert (litteraturstudier) i FoUI-programmet *BEST*, som er gjennomført i Statens vegvesen. Resultatet fra slike studier er ferskvare og det er nødvendig å følge utviklingen nøye. Dette kan dels gjøres gjennom litteraturstudier, men etter hvert som utbredelsen øker kan det suppleres med direkte ulykkesanalyser i Norge, blant annet gjennom UAG-arbeidet i Statens vegvesen. I første omgang vil det imidlertid være nødvendig å observere den internasjonale aktiviteten på dette området, delta i ulike internasjonale fora og derigjennom hente hjem og eventuelt tilpasse framskaffet viten til norske forhold.

For å kunne følge utbredelsen av førerstøttesystemer i eget land er det viktig å etablere et system slik at det klart framgår av et kjøretøys registreringspapirer hvilke førerstøttesystemer kjøretøyet har.

### **Nytt FoUI-program innenfor trafikksikkerhet**

Statens vegvesen har igangsatt et nytt fireårig FoUI-program innenfor trafikksikkerhet, som skal finansieres av etatens ramme til FoUI (tiltak nr. 156). Programmet «*Trafikksikkerhet – på veg mot nullvisjonen 2022-2025*» vil synliggjøre seks arbeidsområder med behov for ny kunnskap:

- Innsamling og bruk av ulykkesdata
- Risikoberegning
- Adferd og holdninger
- Effektstudier
- Modeller og metode
- Samfunnsutvikling, trender, ny teknologi, inkludert mulige målkonflikter

Ny kunnskap innenfor disse arbeidsområdene vil på ulike måter bidra til den nødvendige kunnskapsoppbyggingen innenfor de fem tematiske områdene hentet fra NTP og som er omtalt i teksten over.

#### **Oppfølgingstiltak:**

156. Statens vegvesen vil i perioden 2022-2025 gjennomføre et FoUI-program innenfor trafikksikkerhet.

## 20.4 Kunnskap om ulykkesituasjonen

### Videreutvikling av Statens vegvesens ulykkesregister

Statens vegvesen lanserte i september 2020 et nytt revidert ulykkesregister, *TRULS*<sup>103</sup>. Det nye registeret gir et godt og tilfredsstillende verktøy for registrering og rapportering av trafikkulykker, i tillegg til å være et fundament for videre utvikling i etterfølgende faser.

I prosjektets første fase ble det tidligere *STRAKS-registeret* overført til ny teknologisk plattform, og det ble gjort flere tiltak for å bedre kvalitet og datasikkerhet. For å imøtekomme krav i personvernforordningen (GDPR), som trådte i kraft i 2018, er hjemmelsgrunnlag for behandling av ulykkesdata gjennomgått og styrket. Av kvalitetsforbedrende tiltak har blant annet kodeverket for enhetstyper blitt revidert og data hentes nå direkte fra *Norsk kjøretøyregister (Autosys)*.

For å effektivisere tilgjengeliggjøring av data har Statens vegvesen lansert publikumsløsningen *TRINE*<sup>104</sup>. I *TRINE* tilbys ulykkestall tilbake til 1990 med mulighet for tabelloppsett og enkle uttrekk fra databasen.

Det vil være en prioritert oppgave å løse utfordringer med hensyn til personvern, slik at offentlige forvaltningsorganer med behov for informasjon utover det som ligger i *TRINE* kan gis tilgang til *TRULS*.

Det vil i planperioden bli utarbeidet reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg vil det bli lagt til rette for elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen (tiltak nr. 157).

### Underrapportering av trafikkulykker

SSB sin offisielle ulykkesstatistikk og Statens vegvesen sitt ulykkesregister er basert på data fra politirapporterte personskaueulykker. Det er imidlertid påvist at det er et betydelig antall skadde i veitrafikken som ikke inngår i de politirapporterte ulykkene. Underrapporteringen synes å være spesielt høy når det gjelder syklistene i eneulykker.

Mens de offisielle ulykkestallene de siste årene viser i størrelsesorden 600 hardt skadde per år, er det gjort beregninger som viser at det reelle tallet kan ligge på mellom 1 500 og 2 000<sup>105</sup>. Regjeringens ambisjon om at summen av drepte og hardt skadde maksimalt skal være 350 i 2030, er satt med utgangspunkt i det offisielle tallet for hardt skadde. Som det framgår av kapittel 20.1, er det gitt som føring i NTP 2022-2033 at det skal arbeides for at vi i NTP 2026-2037 skal være i stand til å sette en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. Nedenfor er det gitt en omtale av ulike delprosjekter som vil bli gjennomført for å sikre at vi kommer i mål med dette.

For å få bedre oversikt over skadde i veitrafikken og for å få grunnlag for å etablere nye etappemål for antall hardt skadde basert på det reelle omfanget, skal det legges til rette for at data fra helsevesenet skal kunne benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette vil bli gjort gjennom *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*, som er etablert som et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet. Helsedirektoratet og Statens vegvesen vil være viktige bidragsyttere i prosjektet (tiltak nr. 158).

Formålet med *Fyrtårnprosjektet* er å etablere et system for å samle data basert på helsevesenbasert skaderegistrering. Det skal hentes inn data fra ti sykehus, geografisk fordelt i hele landet. Inkludert i disse er også sykehus som har en traumefunksjon. I tillegg henter prosjektet inn data fra syv kommunale legevakter. Denne registreringen vil dekke om lag 50 prosent av alle skadde som

<sup>103</sup> *TRULS* = TRafikkULykkesregisteret til Statens vegvesen.

<sup>104</sup> *TRINE* = TRafikkulykkesregisteret INnsyn Ekstern.

<sup>105</sup> Johan Lund: Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker (mai 2019).



behandles i helsevesenet. Sammen med statistikk fra *Nasjonalt traumeregister* fra de sykehusene som ikke er med i *Fyrtårnprosjektet*, vil man få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde i veitrafikkulykker og et representativt utvalg av lettere skadde.

I tillegg til det som gjelder spesifikt for veitrafikkulykker, skal *Fyrtårnprosjektet* også understøtte arbeidet med erfaringsoverføring til relevante enheter som ikke deltar i prosjektet, slik at gode lokale skadedata blir tilgjengelig. Prosjektet skal videre bidra til å fremme analyse og bruk av data av alle typer skader og ulykker til samfunnsplanlegging lokalt og nasjonalt, og til å legge til rette for forskning på dataene.

*Fyrtårnprosjektet* er igangsatt fra 2022 og har en varighet på 3-5 år. Det vil bli vurdert om det etter prosjektperioden skal etableres et permanent system.

Statens vegvesen har igangsatt et prosjekt for å undersøke hvor godt skadegraderingene i etatens ulykkesregister (*TRULS*) er overensstemmende med medisinsk definerte kategorier i form av AIS-koder (tiltak nr. 159). Som en del av dette prosjektet er det inngått et samarbeid med *Nasjonalt traumeregister*, der Statens vegvesen har fått tilgang til traumeregisterets data om skadde i transportulykker. Dette vil gi en metode for å kvalitetssikre skadegraderingene som er registrert i *TRULS*, samt å undersøke hvor mange og hvilke ulykker som ikke blir registrert inn i det offisielle ulykkesregisteret.

Trygg Trafikk vil i samarbeid med Universitetet i Oslo arbeide for å få tilgang på statistikk fra NAV, med formål å få oversikt over nye uføre etter trafikkulykker.

#### **Videreutvikling av arbeidet til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)**

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden starten i 2005 analysert nærmere 2 400 dødsulykker i veitrafikken. Resultatene fra analysene utgjør et unikt kunnskapsgrunnlag for tiltaks- og politikktutforming. Det er fremdeles et stort potensial i bruk av ulykkesmaterialet for bedre forståelse av utviklingen i ulykkesbildet, årsaker og konsekvenser. Dette gjelder blant annet utarbeidelse av temaanalyser, der det sees mer i detalj på innsamlet materiale fra dødsulykker innenfor en bestemt ulykkestype, trafikantgruppe eller liknende.

Det må i tiden framover gjøres investeringer i løsninger som forenkler innsamling, behandling, lagring og deling av data fra ulykkesarbeidet til ulike målgrupper, samtidig som krav til personvern ivaretas.

Det vil i planperioden bli lagt til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform. Dette innebærer at ulykkesarbeidet i større grad digitaliseres, og at man ser på muligheter for sikker deling av informasjon med andre aktører (tiltak nr. 160).

**Oppfølgingstiltak:**

157. Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet samt elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen.
158. Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil bidra i *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Prosjektet er etablert i regi av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter trafikkulykker, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
159. Statens vegvesen vil gjennomføre et prosjekt for å undersøke hvor godt skadegraderingene i etatens ulykkesregister (*TRULS*) er overensstemmende med medisinsk definerte kategorier i form av AIS-koder.
160. Statens vegvesen vil legge til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform.

## 20.5 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy

For å gjøre gode prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak på vei behøver vi:

- Et modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger, basert på sammenlikning av den registrerte ulykkesituasjonen på strekningen med en normalsituasjon på liknende veier (samme fartsgrense, ÅDT m.m.).
- Et verktøy for å beregne risiko og skadekostnader over lengre veistrekninger og innenfor geografiske områder. Beregningene baseres på aggregerte resultater fra beregning av flere homogene veistrekninger (jf. strekpunktet over) (tilsvarende dagens *Skost*).
- Et verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei (reduksjon i drepte og hardt skadde) (tilsvarende dagens *TSeffekt*).

Målsettingen formulert i innledningen til kapittel 20.1 innebærer at oppdaterte verktøy må være på plass tidnok til at det skal kunne brukes i arbeidet med NTP 2026-2037 og senere i Statens vegvesen og fylkeskommunenes arbeid med detaljerte prioriteringer i gjennomføringsplaner/handlingsplaner. Vi kan forvente at arbeidet med NTP 2026-2037 vil ha en framdrift tilsvarende tidligere revisjoner av NTP, hvilket betyr at verktøy som skal benyttes må foreligge innen sommeren 2023.

### **Modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger**

Statens vegvesen har utviklet et modellverktøy, som med utgangspunkt i geometriske og trafikk-tekniske størrelser, kan beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger. Verktøyet brukes til å påvise strekninger med høy risiko eller skadekostnad, og der det derfor er behov for å gjennomføre tiltak. Dette gjøres ved å sammenlikne de registrerte skadetallene på strekningen med skadetallene for tilsvarende strekninger i Norge (*normale skadetall*). Verktøyet er utarbeidet både for riksveinettet og for fylkesveinettet.

Det er behov for å utarbeide en ny versjon av verktøyet, med nye *normale skadetall*. I dette ligger blant annet at ulykkesmodellene som verktøyet er basert på må videreutvikles, og at beregningene gjøres med utgangspunkt i de siste årenes ulykker. Dette skal være et verktøy som i tillegg til Statens vegvesen, også skal kunne brukes av Nye Veier og av fylkeskommunene. Det er et mål å forenkle modellene uten at dette går vesentlig på bekostning av kvaliteten (tiltak nr. 161).

#### **Verktøy for å gjøre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger**

Beregningsverktøyet *Skost* er utviklet for å kunne beregne risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger. Dette gjøres ved å aggregere beregningene gjort på enkeltstående homogene strekninger. Slike beregninger gir viktig kunnskap som grunnlag for prioriteringer i NTP og i gjennomføringsplaner/handlingsprogrammer. En oppdatering av modellverktøyet (se omtale over) innebærer at det også vil være nødvendig å oppdatere *Skost*, eventuelt å utvikle et nytt verktøy for slike aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader. Verktøyet vil omfatte både riksveier og fylkesveier (tiltak nr. 162).

#### **Verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei**

På strekninger der det er påvist høy risiko eller høye skadekostnader vil det være behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen har utviklet beregningsverktøyet *TSeffekt*, som brukes til å beregne trafikksikkerhetsvirkninger av stedfestede investeringer til trafikksikkerhetstiltak. Beregningene tar utgangspunkt i registrert ulykkessituasjon i før-situasjonen, ulykkesmodellene og forventet effekt av det aktuelle tiltaket. Beregningene viser tiltakets forventede bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle *TSeffekt* (tiltak nr. 163). Verktøyet skal tilpasses bruk både på riksveier og fylkesveier.

*TSeffekt* må bygge på oppdatert kunnskap om forventet trafikksikkerhetseffekt av aktuelle trafikksikkerhetstiltak. *Trafikksikkerhetshåndboken*, som utgis av TØI med finansiering fra Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, er den viktigste kilden til slik kunnskap. Denne fornyes kontinuerlig, med et antall oppdaterte kapitler hvert år. Revisjonene legges ut på nettet etter en kvalitetssikring. Arbeidet med oppdatering av *Trafikksikkerhetshåndboken* vil bli videreført.

#### **Oppfølgingstiltak:**

161. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av modellverktøy for beregning av normal risiko og skadekostnader langs homogene veistrekninger.
162. Statens vegvesen vil utvikle et oppdatert verktøy for å gjøre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger.
163. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle beregningsverktøyet *TSeffekt*.

## 20.6 Formidling av kunnskap

Flere aktører bruker ressurser på å formidle kunnskap om trafikksikkerhet utover egen organisasjon. Trygg Trafikk har i mange år avholdt årlige konferanser der det fokuseres på samfunnsaktuelle tema av betydning for trafikksikkerheten. I tillegg avholdes fagmøter. Flere fylkeskommuner arrangerer årlige konferanser der målgruppen er kommunalt ansatte og andre som jobber med trafikksikkerhet på lokalt nivå. Ansatte i Statens vegvesen bidrar i betydelig grad til formidling av kunnskap om trafikksikkerhet, både på egne arrangementer som er åpne for ekstern deltakelse og på andre aktørers arrangementer.

Statens vegvesen vil systematisere sitt arbeid med å spre kunnskap om trafikksikkerhet, og vil i 2022 etablere et opplegg med jevnlige webinarer om ulike trafikksikkerhetstema (tiltak nr. 164). Målgruppen er alle som jobber med trafikksikkerhet, både internt i Statens vegvesen og hos andre aktører. Dette initiativet har sammenheng med etatens sektoransvar innenfor trafikksikkerhet, som gir Statens vegvesen et ansvar for både å utvikle kunnskap og for å være kunnskapsformidler. Endrede roller og utskifting av fagfolk i etterkant av regionreformen gjør at det nå er ekstra viktig å systematisere arbeidet med å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.

Eksempler på tema på webinarer er beskrivelse av ulykkesutviklingen, resultater fra nye analyser og undersøkelser, og informasjon om aktuelle trafikksikkerhetstiltak. Webinarer kan også benyttes til å løfte fram og diskutere aktuelle problemstillinger.

### **Oppfølgingstiltak:**

164. Statens vegvesen vil i 2022 etablere et opplegg med webinarer der målet er å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.





## Del III - Øvrige områder



## 21. Straff og førerett

### Etterforskning og straffesaksbehandling

God etterforskning og straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at straffereaksjonen blir riktig. Politiet vil derfor ferdigstille saker om trafikklovbrudd i umiddelbar tilknytning til lovbruddet slik at sakene raskt kan påtaleavkjøres. Dette vil gi en god almen- og individualpreventiv effekt.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt farlig bevisst kjøreatferd, er blant riksadvokatens prioriterte saksområder. Dette følger av riksadvokatens årlige prioriteringskrav til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen. Riksadvokaten har i brev fra 2017 gitt direktiver for den kvalitet og standard som politiet skal forholde seg til i etterforskning av alvorlige trafikkulykker<sup>106</sup>. Politiet vil følge opp Riksadvokatens direktiver.

### Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

Politiet vil ha høy oppmerksomhet på risikovillige førere ved bruk av kunnskap og teknologiske hjelpemidler, som for eksempel ANPR<sup>107</sup>, og analyseinstrumenter for annen ruspåvirkning enn alkohol. Politiet vil øke fokuset på inndragning og bruksforbud av kjøretøy som følge av grove eller gjentatte trafikklovbrudd. Det vises til nærmere omtale i *kapittel 6 Fart* og *kapittel 7 Rus*.

### Manglende edruelighet etter vegtrafikklovens § 34

Vegtrafikkloven inneholder bestemmelser om tap og tilbakekall av førerett i §§ 33 og 34. Loven bygger på et tosporet system. Tap av retten til å føre motorvogn kan for det første skje i forbindelse med straffesak etter § 33 nr. 1, dersom innehaveren blir «ilagt straff». Tilbakekall på annet grunnlag enn at innehaveren blir ilagt straff skjer administrativt etter reglene i vegtrafikkloven § 34. De administrative forvaltningsvedtakene er proaktive beslutninger, og skal sikre at innehavere av førerett på ethvert tidspunkt fyller de lovfastsatte krav for å ha rett til å føre motorvogn.

Vegtrafikkloven § 34 inneholder to ulike grunnlag for tilbakekall som følge av rusmiddelbruk. Etter første og andre ledd kan føreretten tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til blant annet helse, herunder at innehaveren ikke må misbruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Tilbakekall etter denne bestemmelsen bygger på medisinskfaglige vurderinger etter førerkortforskriftens vedlegg 1<sup>108</sup>. De såkalte helsesakene fanges som regel opp av helsepersonell og ikke av politiet. Vegtrafikkloven § 34 femte ledd inneholder i tillegg tilbakekallshjemmelen som gir politiet adgang til, på nærmere vilkår, å tilbakekalle føreretten dersom innehaveren av føreretten «ikke er edruelig» eller «hans vandel for øvrig» er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

Adgangen til å tilbakekalle føreretten etter vegtrafikkloven § 34 er en direkte følge av at det etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd gjelder som alminnelig vilkår for å få førerkort, at vedkommende er edruelig og fyller gjeldende helsemessige krav til fysisk og psykisk helse. Vilkåret om edruelighet må være oppfylt så lenge vedkommende har førerett, og det skal forstås på samme måte ved tilbakekall som ved utstedelse av førerkort, jf. Ot.prp. nr. 52 (2002–2003) side 16. Det skal imidlertid mindre til for å nekte erverv/gjenerverv av førerett etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd enn det skal til for å tilbakekalle en førerett etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

106) Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «Dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten».

107) ANPR (Automatic Number Plate Recognition) er en teknologi for gjenkjenning av bilskilt. Teknologien består av et kamerasystem og programvare som tolker bilder og gjør automatiske registersøk.

108) Forskrift om førerkort m.m., vedlegg 1 Helsekrav til førerett.

Politiet skal følge opp forvaltningshjemlene gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsen er oppfylt (tiltak nr. 165). Eksempelvis kan dette være når politiet gjennom en straffesak får informasjon om at en person misbruker rusmidler i et slikt omfang at det utgjør en risiko i trafikken.

**Oppfølgingstiltak:**

165. Politiet skal følge opp forvaltningshjemlene gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsen er oppfylt.

## 22. Bedre skadebehandling

### 22.1 Tidlig varsling og førstehjelp

#### Medisinsk nødtelefon 113 og førstehjelp

Tidlig varsling til medisinsk nødtelefon 113 bidrar til å redde liv og begrense varig helseskade ved alvorlige sykdoms- og skadetilstander. Medisinsk nødtelefon 113 bemannes av spesialtrenet helsepersonell som umiddelbart vurderer situasjonen, gir råd og veiledning til publikum og varsler aktuelle ressurser, enten dette er bil-, båt- eller luftambulans, legevakt, og ved behov også politi-, brann- og redningstjenesten.

I tillegg til tidlig varsling av 113 er enkle livreddende førstehjelpstiltak fra publikum avgjørende for utfallet, både ved alvorlig sykdom og skade. På oppdrag fra Helse- og omsorgsdepartementet har Helsedirektoratet utarbeidet en strategi for en nasjonal førstehjelpssatsning<sup>109</sup>. Strategien beskriver hovedlinjene i den nasjonale dugnaden «*Sammen redder vi liv*», som involverer en rekke offentlige aktører, ideelle og frivillige organisasjoner, næringsliv, og pasient- og brukerorganisasjoner (tiltak nr. 166). Dugnaden ledes og koordineres av Helsedirektoratet. Førstehjelpssatsingen skal bidra til å mobilisere publikum som akuttmedisinsk ressurs. En slik mobilisering skal muliggjøres gjennom en modell for livslang førstehjelpsopplæring som starter i barnehagen, videreføres i skolen, i førerkortopplæringen, i arbeidslivet, og sist, men ikke minst, også etter at man går ut av arbeidslivet. Målet er å kvalifisere befolkningen til å identifisere alvorlige skader og tidlige tegn på hjertestans, hjerteinfarkt og hjerneslag, for å sikre tidlig varsling av medisinsk nødnummer 113. Videre skal befolkningen kunne iverksette livreddende førstehjelpstiltak fram til ambulans eller lege er framme ved et ulykkessted, for eksempel i forbindelse med en trafikkulykke.

Kunnskap og erfaringer fra *Sammen redder vi liv* vil bli oppsummert i løpet av planperioden. Dette vil gi verdifullt kunnskapsgrunnlag som kan bidra til kontinuerlig forbedring av den akuttmedisinske kjede.

Video fra innringer til AMK- og legevaktsentralene er etablert ved flere AMK-sentraler og er under innføring i andre. Dette bidrar til å forenkle dialogen mellom publikum og nødmedesentralene, og vil kunne gi bedre veiledning.

Det utarbeides også egne tiltak rettet mot selve førerkortopplæringen for alle førerkortklassene, herunder *Først på skadestedet*, som er en app til bruk i trafikkopplæringen.

Det er kjent fra studier utført av NKT-Traume at befolkningens villighet til å yte førstehjelp er høy sammenlignet med andre land. Vi vet også at førstehjelp ytes uten at AMK-operatør har oppfattet situasjonens alvorlighet. Tidlig varsling av medisinsk nødnummer 113 og veiledning fra AMK-operatør kan forhåpentlig gi enda bedre førstehjelp.

#### E-Call

E-Call er et europeisk nødansropssystem som skal sikre hurtig bistand ved trafikkulykker. Ved ulykke ringer kjøretøy automatisk opp en alarmsentral, taleforbindelse opprettes og opplysninger om kjøretøyets posisjon m.m. formidles til alarmsentralen. Det er også være mulig å utløse e-Call manuelt ved å trykke på en SOS-knapp inne i bilen. E-Call besvares primært av 110-sentralene, som kobler

<sup>109</sup>Helsedirektoratet: *Nasjonal dugnad for å redde liv ved hjertestans og andre akuttmedisinske tilstander utenfor sykehus – Strategi (rapport IS-2702).*



inn AMK og politi ved behov. E-Call er påbudt i alle personbiler og lette varebiler som er typegodkjent etter 31/3-2018.

De fleste ulykker varsles via vanlig mobiltelefon, og disse sender også automatisk inn sin GPS-posisjon til nødmeldesentralene hos de tre nødetatene, men da via systemet *Advanced Mobile Location (AML)*. Alle nødmeldesentralene har kartsystemer som viser nøyaktig posisjon på disse, selv om innringerne ikke nøyaktig vet hvor de befinner seg.

### Oppfølgingstiltak:

166. HelseDirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen *Sammen redder vi liv*, som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

## 22.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede

GPS-data fra ambulansetjenesten samles inn på alle ambulanseoppdrag. Dataene blir anonymisert og vil kunne framstilles på flere måter til bruk i arbeidet med å få oversikt over hvor og til hvilke tider av døgnet ambulansetjenesten blir tilkalt til hendelser, herunder trafikkuulykker. Gjennom å systematisere samarbeidet mellom helsemyndighetene, veimyndighetene, politiet og kommunene, kan datagrunnlaget brukes til forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

HelseDirektoratet har utarbeidet *Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten*<sup>110)</sup>. Rapporten inneholder oversikt over de koder og dataelementer som vil bli gjort til gjenstand for nasjonal innrapportering til *Norsk Pasientregister (NPR)* (jf. kapittel 3.1). Koding av skader og ulykker i trafikken vil omfattes av dette. Innsamling av data forvanskes av manglende eller lite enhetlig elektronisk registrering. Elektronisk pasientjournal er under innføring i ambulansetjenesten, og vil føre til at kodingen blir mer komplett og mer enhetlig. Helsemyndighetene vil følge dette opp gjennom dialog med de regionale helseforetakene og Helse- og omsorgsdepartementet. Responstidsdata fra ambulansetjenesten, sammen med geografisk informasjon om skadested, vil gjøre det mulig å vurdere om ambulansetjenesten er optimalt plassert i forhold til hyppige skadesteder.



Foto: Jan Fredrik Frantzen

<sup>110)</sup> HelseDirektoratet: *Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten* (rapport IS-2476).

## 23. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn

Det vil i noen grad være behov for særskilte tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn. Dette gjelder særlig tiltak for å bøte på språklige utfordringer og for å gi økt forståelse for norsk trafikkkultur.

Behovet for særskilte tiltak knyttes også til en tidligere undersøkelse som viste at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte<sup>111</sup>). Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. Imidlertid bygger undersøkelsen på ulykkesstatistikk fra så langt tilbake som perioden 2002-2006, og det er uklart om konklusjonene fortsatt gjelder. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko. I tillegg vil det bli sett nærmere på hvilke trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere (tiltak nr. 167).

### Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot innvandrere

Trafikksikkerhetsarbeid blant innvandrere er et relevant innsatsområde for en rekke ulike aktører, og det er behov for å koordinere innsatsen. Det er derfor opprettet et faglig nettverk med formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere. Nettverket ledes av Trygg Trafikk, og vil bli videreført i planperioden 2022-2025.

### Opplæringsordninger

Det er viktig at innvandrere tidlig får grunnleggende informasjon om trafikksikkerhet. Det finnes ulike måter å tilnærme seg dette på, og flere aktører har utviklet materiale som kan være egnet. Ett eksempel på dette er Norske Kvinners Sanitetsforening, som har utviklet opplæringspakka *Trygg sammen*, der formålet er å bidra til at personer med begrensede norskkunnskaper skal gjøre trygge valg. Opplæringspakka ble lansert høsten 2020 og består av tre moduler; brann, førstehjelp og trafikksikkerhet. *Trygg sammen* er et samtalebasert og fleksibelt verktøy, og vil være godt egnet som utgangspunkt for samtaler om trafikksikkerhet i sammenhenger der innvandrere med begrensede norskkunnskaper er samlet. En del av materialet er gratis og tilgjengelig digitalt<sup>112</sup>).

### Tiltak rettet mot førere

Føreropplæringen kan være utfordrende for elever med begrenset norskkunnskap. For disse elevene vil det være særlig viktig med presis og konsistent bruk av ord og uttrykk for å sikre en felles språkreferanse. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en omforent begrepsoversikt med ordvalg og forklaring. Denne vil være utgangspunkt for oversettelse til ulike språk (tiltak nr. 168).

Det er et stort behov for yrkessjåfører, og mange med innvandrerbakgrunn motiveres til å ta slik utdanning. Nord universitet har gjennomført flere studier med fokus på innvandrere og føreropplæring på personbil, og vil videreutvikle denne kunnskapen til også å gjelde yrkessjåførutdanning for tyngre kjøretøy. Nord universitet vil som et trafikksikkerhetstiltak utprøve/utvikle didaktikk for denne gruppen (tiltak nr. 169). Det vil bli lagt vekt på at yrkessjåførutdanningen skal hensynta de kulturelle forskjeller, samt å begrense språkutfordringene.

<sup>111</sup>) TØI rapport 988/2008 Innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet (Susanne Nordbakke, Terje Assum).

<sup>112</sup>) Se <https://sanitetskvinnene.no/trygg-sammen>.

Mange bussjåfører har ikke norsk som sitt førstespråk. Både i det daglige arbeidet og ved ulykker eller i kompliserte situasjoner, er det viktig å kunne kommunisere med nødetater, meldingstjenester, arbeidsgiver, kollegaer og passasjerer. Voksenopplæringscenteret i Bærum har utviklet *Bussnorsktesten* på oppdrag fra, og i samarbeid med, NHO Transport. Dette er en bransjefaglig test som kan benyttes ved rekruttering eller utdanning av sjåfører for å verifisere språkkrav i forbindelse med anbud, eller som en del av et arbeidsforhold. Testen er tatt i bruk, men vil bli utviklet videre (tiltak nr. 170).

**Oppfølgingstiltak:**

167. Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.
168. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en begrepsoversikt med ordvalg og forklaring som utgangspunkt for bruk i trafikkopplæringen.
169. Nord universitet vil utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning i tråd med *Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåfører*.
170. NHO Transport vil videreutvikle *Bussnorsktesten*, som brukes for verifisering av norsk-kunnskaper hos buss-sjåfører.

## 24. Arbeid på og ved vei

Det har vært flere eksempler på at arbeid på og ved vei utføres på en slik måte at det er til fare for trafikantene og arbeiderne. Ofte gir det også dårligere framkommelighet enn nødvendig. Den alvorligste konsekvensen av dette er at trafikanter eller arbeidere kan bli hardt skadd eller omkomme. Kontroller utført av Statens vegvesen og observasjoner gjort av Vegtilsynet viser blant annet at varsling og sikring ikke gjennomføres tilfredsstillende.

Statens vegvesen iverksetter kontinuerlige tiltak for å øke kvaliteten på utførelsen av arbeidsvarsling, men tiltakene som er iverksatt for å bedre situasjonen har ikke gitt gode nok resultater. Det er særlig to områder der man ser et forbedringspotensial – kompetansen til de som arbeider med arbeidsvarsling og skiltmyndighetskontroller. Konkurransforhold og kontraktsstrategier kan også påvirke kvaliteten.

Det pågår en større revisjon av regelverket med ønske om å få til en endring i vegtrafikklovens § 7a, med tilhørende ny forskrift for arbeid på og ved vei. Dette vil gi hjemmelsgrunnlag for nye bestemmelser i veinormal *N301 Arbeid på og ved veg*, som vil komme så fort hjemmelsgrunnlaget er på plass. Endringen vil blant annet kunne påvirke måten kompetansen til de som arbeider med arbeidsvarsling skal oppnås og dokumenteres. Det gjelder både de som gjennomfører og kontrollerer arbeidsvarslingen på stedet, og de som har fått delegert myndighet etter skiltforskriften til å fatte vedtak om bruk av offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler, og som godkjenner arbeidsvarslingsplanene. Revisjonen vil i tillegg påvirke kravene som stilles til de som dirigerer trafikken, en oppgave som også anses som en myndighetsoppgave.

Veinormal *N301 Arbeid på og ved veg* gjelder for alle skiltmyndigheter, og Statens vegvesen er fortsatt skiltmyndighet for fylkesveiene. Dette betyr at *N301* også gjelder for fylkesveinettet. *N301* supplerer veinormalene *N300 Trafikkskilt*, *N302 Vegoppmerking* og *N303 Trafikksignalanlegg* med spesielle normalbestemmelser for utstyr benyttet i forbindelse med varsling av arbeid på og ved vei. I tillegg inneholder den retningslinjer for bruk av sikringsutstyr, og veiledning om planlegging og utførelse av arbeidsvarsling. Bestemmelser hjemlet i skiltforskriften er bindende for skiltmyndighet, og gjelder alle offentlige veier. Det pågår for tiden en utredning om skiltmyndighet som følge av avvikling av sams veiadministrasjon.

Statens vegvesen arbeider med nye løsninger for digitaliserte veinormaler. I en digitalisert utgave av *N301 Arbeid på og ved veg* blir det enklere å knytte veiledning direkte til krav, hvilket gjør det enklere for de som forholder seg til kravene å få rask og oppdatert informasjon. På denne måten blir også krav knyttet til trafikksikkerhet lettere tilgjengelig.

Det er registrert et økende antall påkjørsler av støtputebiler og annet arbeidsvarslingsutstyr de siste årene, spesielt på motorveier med høy fartsgrense. Dette skyldes flere forhold, blant annet kan biler med avanserte førerstøttesystemer gi falsk trygghet, og dermed mindre oppmerksomme førere. Førerstøttesystemene kan også ha problemer med å lese veien, og dette kan bli en særlig utfordring i arbeidsområder. Statens vegvesen vil i planperioden se på mulige løsninger for å møte dette problemet på veinettet, særlig på høyhastighetsveiene, i tråd med både nye og gamle erfaringer. Dette gjelder både endring av *N301 Arbeid på og ved veg* og etterlevelse av krav som allerede ligger i denne (tiltak nr. 171).

Nye Veier AS vil i denne forbindelse være en pådriver for økt samarbeid mellom de ulike veiforvalterne. De vil arbeide for at det i økt grad skal være mulig å teste ny teknologi samt aktiv bruk av den teknologi som allerede finnes. Målet er å finne de beste løsninger som gir rask varsling med rett informasjon til brukeren og økt trafikksikkerhet. Eksempler på slike løsninger kan være variable skilt med informasjon til trafikantene og å tilrettelegge regelverket for å ta i bruk ny teknologi.

Temaanalyser av dødsulykker i trafikken i tilknytning til arbeid på og ved vei de siste 15 årene viser at mangelfull varsling og/eller sikring av veiarbeidsområder er en medvirkende faktor til mange av disse ulykkene<sup>113</sup>. I underkant av halvparten av de omkomne i ulykkene var gående eller syklende (mot 17 prosent av de drepte i dødsulykker sett under ett). En uforholdsmessig stor andel av ulykkene involverte også tunge kjøretøy. Temaanalysene, og en spesialanalyse av ulykker med gående og syklende fra 2017<sup>114</sup>, viser at det hvert år omkommer i gjennomsnitt to fotgjengere/syklister i ulykker som kan sees i sammenheng med arbeid på eller ved vei. Analysene avdekker en overrepresentasjon av eldre over 65 år. Andelen barn under 16 år var tidligere høy sammenlignet med tilsvarende tall for alle trafikkdrepte, men har avtatt de siste årene.

Problemer knyttet til risiko for gående og syklende som oppholder seg i arbeidsområder følges opp av et pågående prosjekt i Statens vegvesen, som er en oppfølging av forprosjekt utført av Sintef på oppdrag fra Statens vegvesen<sup>115</sup>. Dette innebærer blant annet gjennomgang av eksisterende skilting og forslag til ny utforming av skilt for bedre å kunne fange oppmerksomheten til de mest sårbare gruppene (tiltak nr. 172). Prosjektet vil også utvikle en veiledning til hvordan løsningene skal brukes.

Målet med arbeidsvarsling er å skape større forutsigbarhet gjennom tydelige, konsekvente og enhetlige løsninger, som også sikrer at trafikkavviklingen opprettholdes. Skiltmyndighetskontroller er et viktig verktøy for å sikre høy kvalitet på gjennomføring av arbeidsvarsling. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling på riks- og fylkesvei, fordelt på etatens geografiske transportenheter og det nasjonale kontrollteamet. (tiltak nr. 173). Det er i denne sammenheng viktig både å avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og å ha et spesielt fokus på gående og syklende. Videre er det viktig at kontrollene målrettes for å sikre best mulig trafikksikkerhet og framkommelighet. Potensialet for å oppnå best effekt vil ligge på å kontrollere mest der det forventes å være stor sannsynlighet for å avdekke alvorlige feil og mangler. Gjennom god veiledning på kontrollstedet vil dette bidra til å redusere risikoen for alvorlige feil og mangler i framtiden.

I løpet av 2022 vil det også bli utviklet et digitalt verktøy for å effektivisere og forbedre kvaliteten på kontrollene.

### Oppfølgingstiltak:

171. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av arbeidsvarsling på høyhastighetsveier i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
172. Statens vegvesen vil utrede nye løsninger for bedre varsling (skilting, oppmerking m.m.) av arbeid på og ved vei rettet mot gående og syklende.
173. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter og det nasjonale kontrollteamet. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.

113) Temaanalyse av trafikkuulykker i tilknytning til vegarbeid 2005-2009. Temaanalyse av dødsulykker i tilknytning til arbeid på og ved veg 2010-2019 (pågående).

114) Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg 2005-2015.

115) «Bedre sikkerhet og framkommelighet for fotgjengere og syklister», Sintef-rapport 2019:01370.





Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen





Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



## 25. Påkjørsel av hjortevilt

Påkjørsler av hjortevilt (elg, hjort, rådyr og villrein) er et omfattende problem i trafikken, både med tanke på menneskelige belastninger ved ulykkene og med tanke på dyrevelferd. I perioden 2015–2020 ble i gjennomsnitt én person drept og fem personer hardt skadd i ulykker med påkjørsel av dyr<sup>116</sup>). Om lag 90 prosent av personskadene ved påkjørsel av dyr skyldes påkjørsel av elg<sup>117</sup>). Registreringer i hjorteviltregisteret viser at om lag 12 000 hjortevilt blir påkjørt i veitrafikken hvert år (2015–2020), og om lag 7 400 av disse blir drept eller avlivet<sup>118</sup>). Av antall påkjørte hjortevilt utgjør elg om lag 2 300 hvert år. Tendensen det siste tiåret er at antall personer som blir drept eller hardt skadd i viltulykker er synkende, mens antall påkjørte hjortevilt er økende.

Det er gjennomført mange ulike forsøk for å få ned omfanget av viltpåkjørsler. Eksempler på dette er:

- Bruk av gult varselblink for å varsle sjåfører om stor viltfare.
- Blå reflekser hver 50. meter i veikanten for å varsle/skremme vekk elg når innkommende kjøretøyers billys lyser opp refleksene.
- Elektroniske viltvarslere hver 50. meter i veikanten som sender lys og lyd ut i sideterrenget for å varsle/skremme vekk elg når det kommer kjøretøy inn på strekningen.

Statens vegvesen har utarbeidet en erfaringsrapport der disse tiltakene er evaluert<sup>119</sup>). Felles for tiltakene er at de ikke har gitt en signifikant reduksjon av viltpåkjørsler.

Vi vet at viltgjerd i kombinasjon med tilrettelagte krysningssteder er et effektivt tiltak, men dette er kostbart og gir i tillegg ofte en uønsket oppstyking av naturområder. Videre egner viltgjerd seg sjelden på eksisterende vei, da det som regel er bebyggelse langs veien som man ikke kan gjerde inne. Rydding av sideterrenget er et annet tiltak som brukes, med hensikt å gjøre det lettere for bilister å oppdage dyr tidlig. Studier viser imidlertid sprikende resultater om hvor vidt dette gir en reduksjon i viltpåkjørsler<sup>120</sup>).

Redusert kjørefart vil øke muligheten for bilistene til å oppdage dyr i veien, gi kortere bremselengde og dermed forhindre påkjørsel. I tillegg reduseres konsekvensen for både mennesker og dyr når ulykken likevel skjer. Det er gode holdepunkter i forskningen for å anta at nedsatt fartsgrense vil gi færre viltpåkjørsler. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler. På disse strekningene settes fartsgrensen midlertidig ned i korte perioder med særlig stor viltfare (tiltak nr. 174). Tiltaket vil forutsette et nært samarbeid med de lokale viltnebdene, som kan melde fra om observasjon av vilt i eller i nærheten av veien.

### Oppfølgingstiltak:

174. Statens vegvesen vil ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler, der fartsgrensen settes midlertidig ned i perioder med særlig stor viltfare.

<sup>116</sup>) Statens vegvesen, TRINE Trafikkulykkesregister.

<sup>117</sup>) Statens vegvesen, Region nord, rapport nr 191: Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vilt og andre dyr i perioden 2005–2011 (februar 2013).

<sup>118</sup>) Miljødirektoratet, Hjorteviltregisteret

<sup>119</sup>) Statens vegvesen rapport nr. 803 Statens vegvesen sine forsøk for å redusere antallet viltpåkjørsler. Erfaringsrapport fra forsøk utført 2014–2021.

<sup>120</sup>) Transport økonomisk Institutt, Trafikksikkerhetshåndboka, kap. 1.16 Tiltak mot viltulykker.







## 26. ATV

ATV (All Terrain Vehicle) utgjør ikke en ensartet type kjøretøy. Begrepet omfatter kjøretøy med forskjeller i blant annet antall hjul, bruksområde, utforming og tilgjengelig fabrikkmontert verneutstyr for fører. Felles for ATVer er at de er konstruert for å ta seg godt fram utenfor vei. De har kort akselavstand, høyt tyngdepunkt, myke fjærer og grove dekk. Dette er egenskaper som vil kunne gi sikkerhetsmessige utfordringer når de kjøres på vei. Firehjulinger med to seter ved siden av hverandre, pedaler for gass og brems, bilratt og veltebøyler kalles UTV (Utility Terrain Vehicle). I omtalen nedenfor velger vi å la betegnelsen ATV også innbefatte UTV.

Bruken av ATV har økt kraftig de senere årene, og det er nå i underkant av 90 000 veiregistrerte ATVer i Norge. Fra å primært være et arbeidskjøretøy beregnet på arbeidsoppgaver i terrenget, brukes ATV nå i økende grad til fritidsbruk. Flere har tatt i bruk ATV på samme måte som man tidligere brukte motorsykkel, eller som en «bil nummer to».

Vi har ingen god totaloversikt over ulykker med ATV, da mange av ulykkene skjer utenfor vei, og derfor ikke inngår i Statens vegvesen sitt ulykkesregister. Dersom vi begrenser oss til veitrafikkulykker har vi sett at det i perioden 2010–2020 var gjennomsnittlig 1-2 drepte og om lag 10 hardt skadde på ATV hvert år. 60 prosent av de drepte og hardt skadde var i utforkjøringsulykker. En fordeling på alder viser at det er aldersgruppen 15-19 år som er klart oftest involvert i ulykker med ATV, men at alvorligheten er gjennomgående høyere i ulykker med voksne. Når det gjelder dødsulykker med ATV skiller disse seg ut ved at det er en høy andel der fører utviser en ekstrematferd.

Det er en uheldig trafikksikkerhetskultur blant enkelte brukere av ATV, noe som spesielt gjelder for de yngste aldersgruppene. Gode og treffsikre tiltak forutsetter økt innsikt om holdninger og kunnskap, både blant de unge selv og blant deres foresatte. Nord universitet vil bidra til økt innsikt gjennom, i samarbeid med Trygg Trafikk, å kartlegge ATV-brukernes holdninger og atferd, samt foresattes holdninger til ungdommens atferd og deres kunnskap om ungdommens risiko ved bruk av ATV (tiltak nr. 175). Dette skal gi grunnlag for å iverksette tiltak rettet mot brukere av ATV og deres foresatte.

Statens vegvesen utarbeidet i 2015 en temaanalyse om ulykker med ATV<sup>121</sup>, der det ble pekt på en rekke utfordringer knyttet til regelverket for disse kjøretøyene. Dette bekreftes i en ny temaanalyse fra Universitetet i Stavanger i 2022<sup>122</sup>. Det finnes for eksempel ingen egen kjøretøyklasse for ATV. Avhengig av egenskaper blir de klassifisert enten som moped, motorsykkel, motorredskap eller traktor. Krav til føreropplæring er knyttet til kjøretøyklasse, hvilket betyr at det ikke er noen egen obligatorisk føreropplæring tilpasset ATV. Videre er det vanskelig å få en god oversikt over ulykker med ATV, når disse registreres som mopedulykke, motorsykkelykke eller traktorulykke, avhengig av hva kjøretøyet er klassifisert som. Det er også behov for å se nærmere på om kravene som stilles for typegodkjenning av ATV for kjøring på vei er strenge nok. Statens vegvesen vil, med bakgrunn i påpekninger i temaanalysene og de senere årenes utvikling i bruk av ATV, foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket, som omfatter både kjøretøyet, opplæringen og bruk (tiltak nr. 176).

ATV-importørenes Forening (AIF) har utarbeidet et kursinnhold for et frivillig sikkerhetskurs beregnet for kjøpere av ATV. Formålet med kurset er at kjøperen skal bli kjent med kjøretøyet, få kunnskap om gjeldende regelverk og en god risikoforståelse. Kurset innbefatter en kort teoridel og en to-timers praktisk del. Det er avholdt to piloter for å teste ut konseptet. AIF vil videreutvikle kurset, med sikte på at det skal bli et attraktivt nasjonalt tilbud til alle kjøpere av ATV (tiltak nr. 177).

<sup>121</sup>) Statens vegvesen rapport nr. 366: Temaanalyse Ulykker med ATV (mars 2015).

<sup>122</sup>) Universitetet i Stavanger: Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015-2020 (Tone Iversen, Ove Njå).



Tiltakene 175-177 vil bli nærmere omtalt i en egen gjennomføringsplan for ATV-, moped- og motorsykkeltiltak (jf. tiltak nr. 89 i *kapittel 14 Motorsykkel og moped*).

### Oppfølgingstiltak:

- 175. Nord universitet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, kartlegge ATV-brukernes holdninger og atferd, samt foresattes holdninger til ungdommens atferd og deres kunnskap om ungdommens risiko ved bruk av ATV.
- 176. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket for ATV, som omfatter både kjøretøyet, opplæringen og bruk.
- 177. ATV-importørenes Forening vil videreutvikle konseptet med frivillig sikkerhetskurs for ATV, med sikte på at det skal bli et attraktivt nasjonalt tilbud til alle kjøpere av ATV.



## 27. Tunnelsikkerhet

*Tunnelsikkerhetsforskriften*<sup>123)</sup> for riksveger lengre enn 500 meter trådte i kraft i mai 2007. Forskriften stiller krav til økt brannsikkerhet, nødkommunikasjon og bedre belysning, og har som formål å forebygge og redusere konsekvensene av kritiske hendelser i veitunneler. Forskriften omfatter 309 tunneler, og hittil er 101 tunneler ferdig utbedret, hovedsakelig på TEN-T veinettet<sup>124)</sup>. De fleste av de resterende tunnelene er på Vestlandet og i Nord Norge.

I arbeidet med NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn et restbehov per 1/1-2022 på 11,6 mrd. 2022-kr. I Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027 er det vist til nyere vurderinger som tilsier at restbehovet er vesentlig høyere enn det som var lagt til grunn i NTP. Kostnadsøkningene følger av alder på tunnelmassen, inkludert elektroteknisk utrustning og generelt forfall i mange tunneler. Trafikkavvikling, og derav urasjonell anleggsdrift, er også kostnadsdrivende. Statens vegvesen vurderer mulige kostnadsreduksjoner og risikovurderer resterende tiltak.

De fleste av de gjenstående tunnelene vil inngå som en del av et framtidig riksveinett. Det er imidlertid også lagt til grunn at enkelte tunneler over tid vil bli erstattet med nye veistrekninger, og derfor først blir oppgradert i forbindelse med omklassifisering til fylkesvei eller kommunal vei. Prioriteringene knyttet til *tunnelsikkerhetsforskriften* inngår i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027 (tiltak nr. 178). Det er imidlertid usikkert når alle tunnelene er ferdig utbedret. Dette skyldes dels at prioriteringsrekkefølgen vil kunne endres som følge av etatens porteføljestyling, og dels at det er betydelig usikkerhet knyttet til kostnader. Tunneler på TEN-T veinettet blir prioritert.

I tunneler der evakueringslys mangler og oppgradering ligger langt fram i tid, vil Statens vegvesen gjennomføre avbøtende tiltak (tiltak nr. 179).

Av hensyn til den totale sikkerheten i tunnelene er det også viktig å utbedre forfall som har oppstått som følge av mangelfullt vedlikehold. For å unngå ulempene som trafikantene påføres ved å stenge tunneler i to omganger, og for å få til en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring, vil forfall bli utbedret samtidig med tiltak for å innfri kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

Som følge av hendelser med nedfall i tunneler sommeren 2021 igangsettes det en revisjon av inspeksjonsregimet for bergsikring i tunneler, samt et oppfølgingsregime for sikringstiltak.

I tillegg til planlagt oppgradering, ivaretar Statens vegvesen kravene til *tunnelsikkerhetsforskriften* ved blant annet å jobbe kontinuerlig med lukking av avvik, som blir avdekket gjennom et inspeksjonsregime i henhold til forskriften og interne retningslinjer.

*Tunnelsikkerhetsforskriften* for fylkesveger m.m.<sup>125)</sup> trådte i kraft i mai 2015. Den gjelder for tunneler lengre enn 500 meter med gjennomsnittlig døgntrafikk over 300 kjøretøy. Dette utgjør om lag 200 tunneler og kravene tilsvarer det som gjelder for riksveitunneler. Opprinnelig frist for å tilfredsstille kravene var 1/1-2020, men med mulighet for å søke forlenget frist med inntil fem år for fylkeskommuner med mange tunneler. En kartlegging viser at mange fylker har behov for ytterligere forlengelse, og det er igangsatt en prosess der det vurderes å endre forskriftens frist for når kravene skal være tilfredsstillt.

123) Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (*tunnelsikkerhetsforskriften*).

124) TEN-T = Trans-European Network – Transport. TEN-T veinettet i Norge omfatter E6, E18, E39, E16, E14 og E105 samt deler av E10 og E134.

125) Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (*tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.*).

**Oppfølgingstiltak:**

178. Statens vegvesen vil utbedre tunneler på riksveinettet over 500 meter i samsvar med *tunnelsikkerhetsforskriften*, eller erstatte disse med nye veistrekninger. Prioriteringene gjøres i samsvar med etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.

179. Statens vegvesen vil igangsette avbøtende tiltak i tunneler som mangler evakueringslys i påvente av oppgradering.

# VEDLEGG



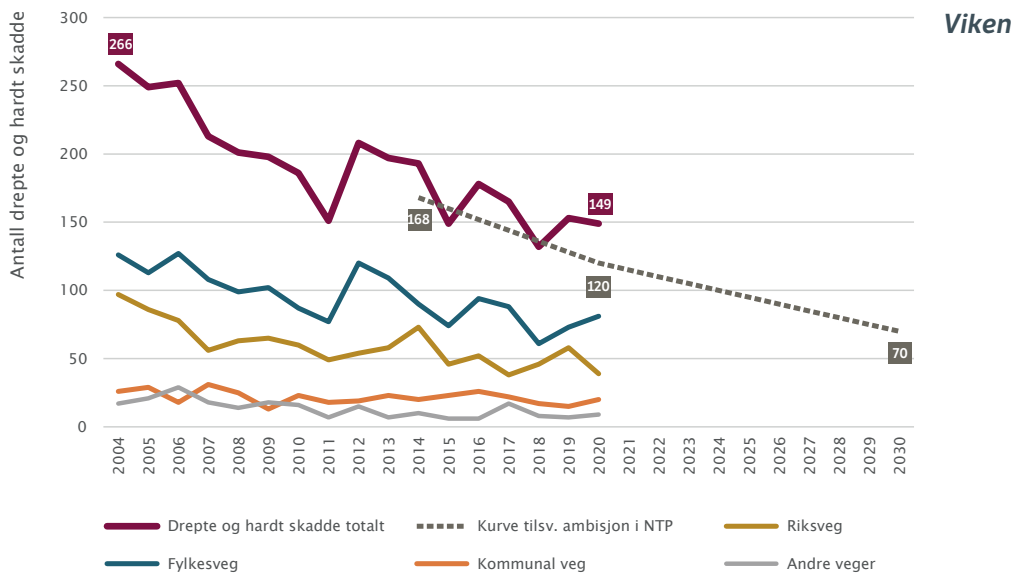


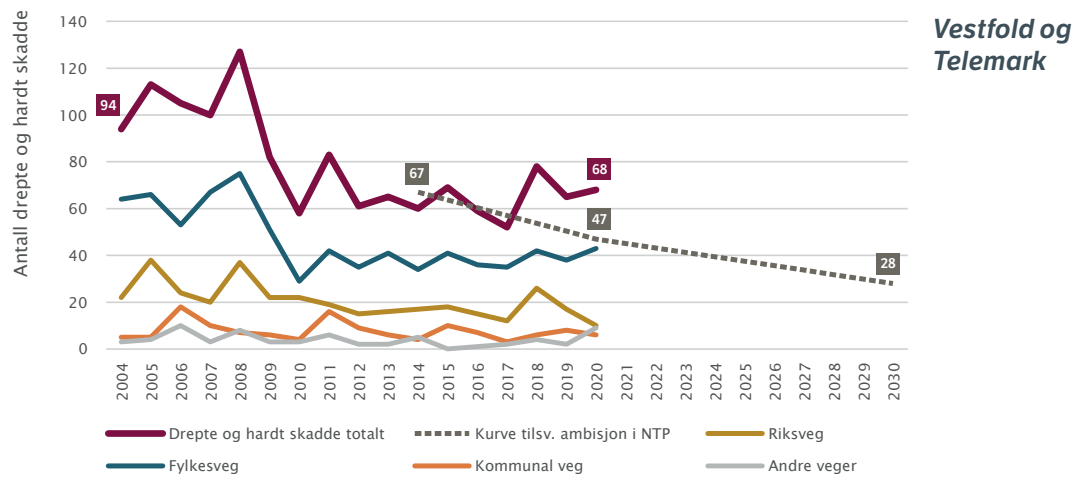
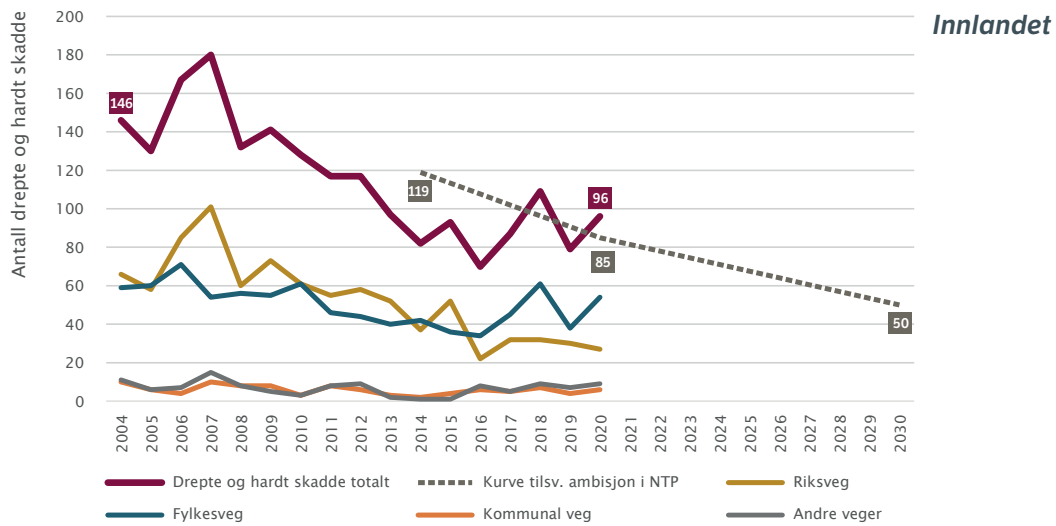
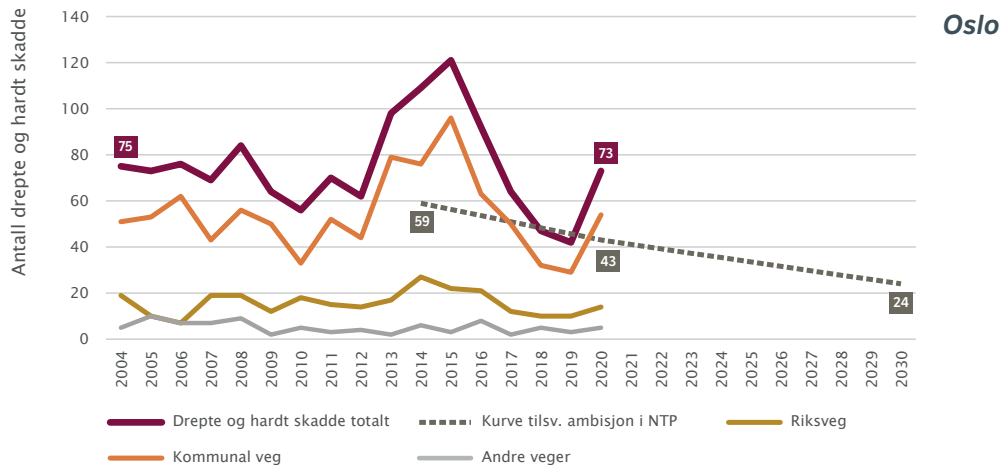
## Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke

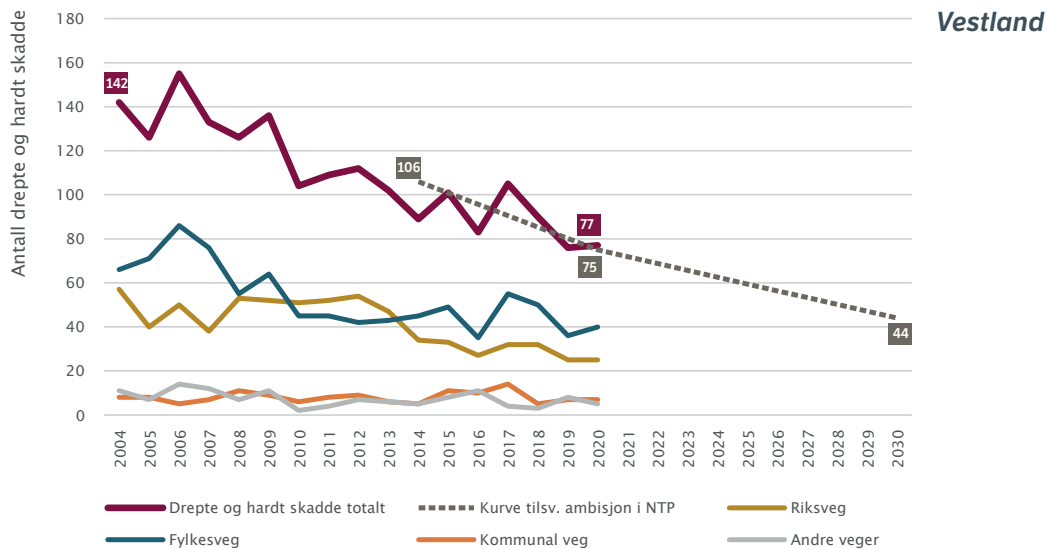
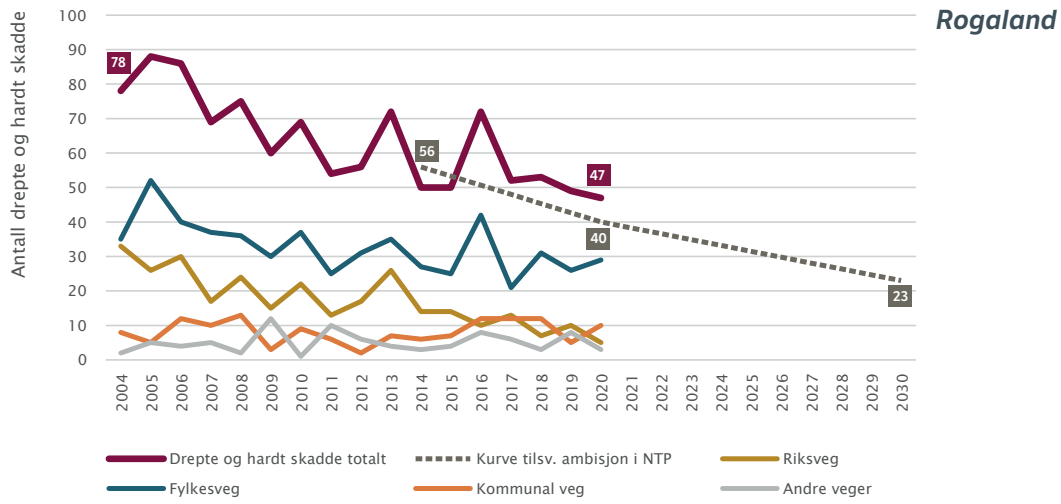
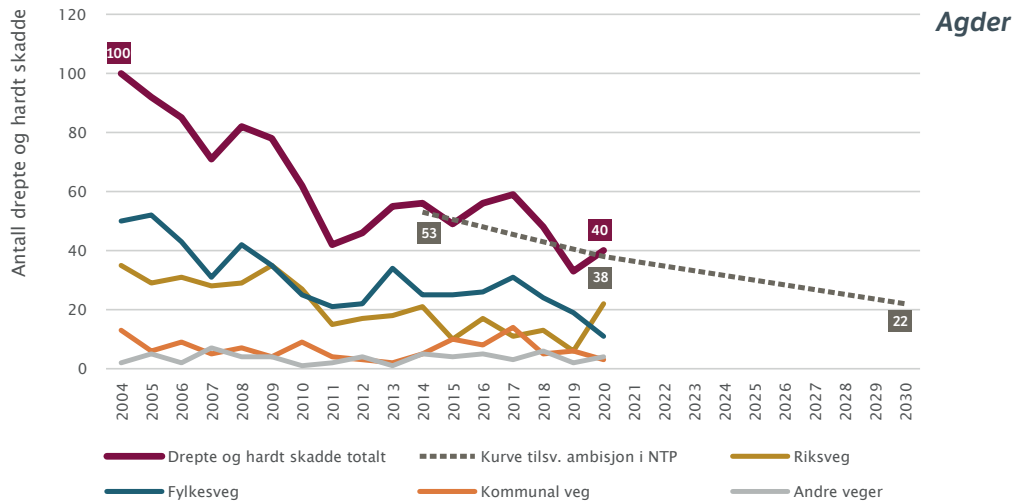
Dette vedlegget viser fylkenes utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2004 til 2020. I tillegg til samlet resultat vises en oppsplitting på riksvei, fylkesvei, kommunal vei og «andre» veier (parkeringsplasser, skogsbilveier m.m.).

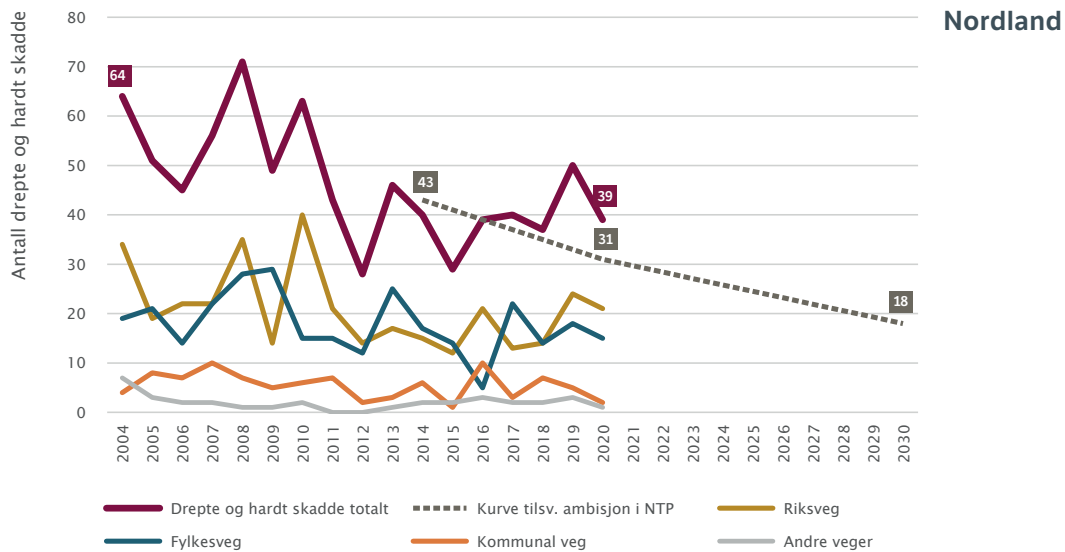
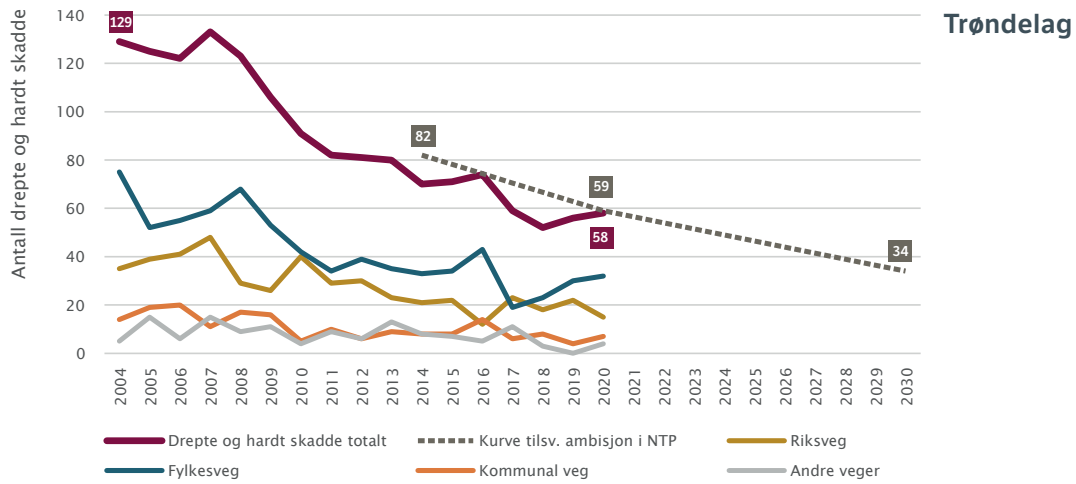
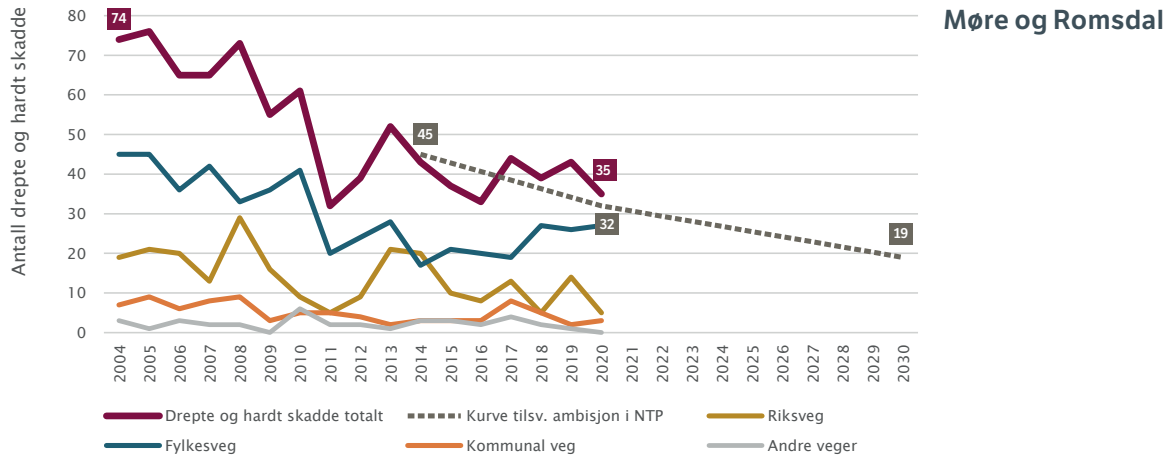
I figur 1.2 i kapittel 1.3 er det vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen i NTP 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I figurene nedenfor har vi lagt inn fylkesvise kurver, som viser nødvendig utvikling dersom fylkene skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som i den nasjonale kurven. Den nasjonale kurven har sin opprinnelse i NTP 2014-2023. Den ble videreført til 2030 i NTP 2018-2029 og er også vist i NTP 2022-2033. Startpunktet er 840 drepte eller hardt skadde i 2014, og slutt punktet 350 drepte eller hardt skadde i 2030. Dette innebærer at det sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030. Samme prosentvise reduksjon er lagt til grunn for de fylkesvise kurvene.

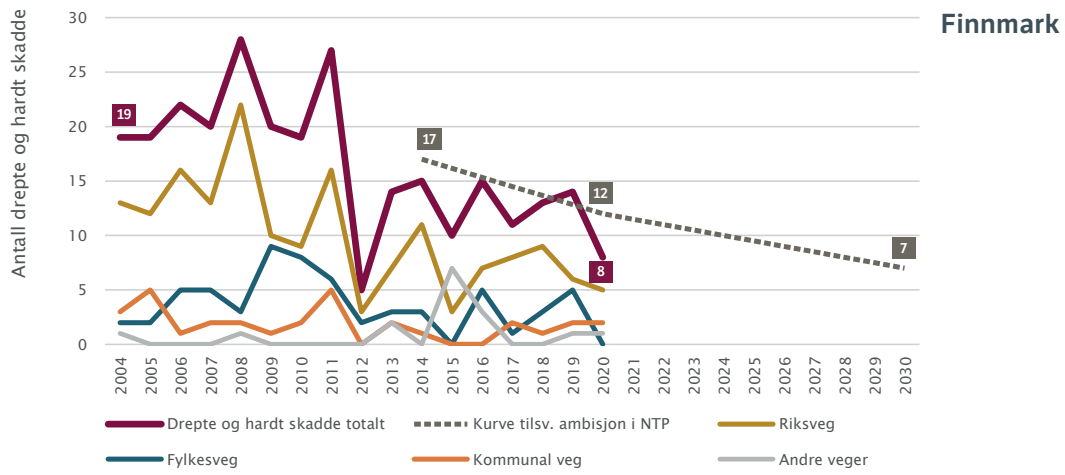
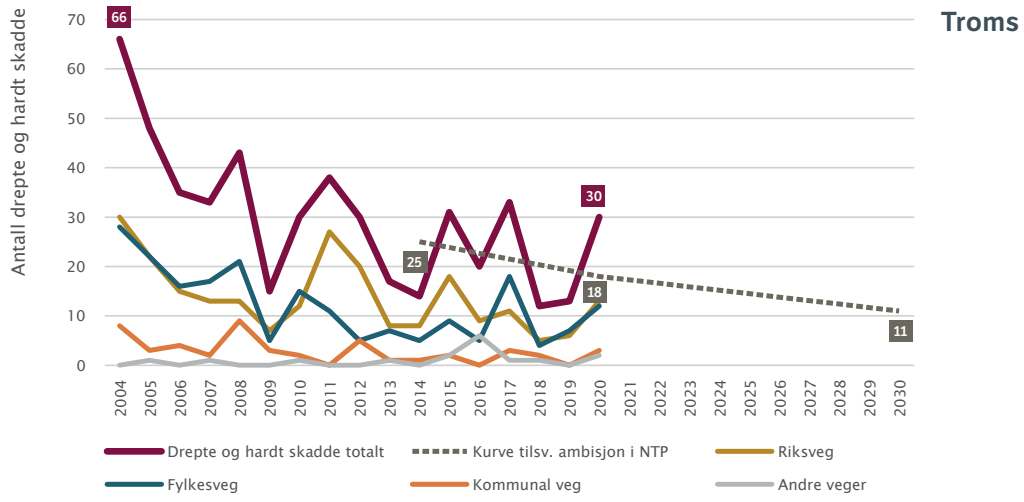
Det er stor usikkerhet knyttet til framtidig fylkesinndeling. I dette vedlegget har vi splittet Troms og Finnmark i samsvar med pågående prosess om deling av fylket. De øvrige fylkene er vist med dagens inndeling.















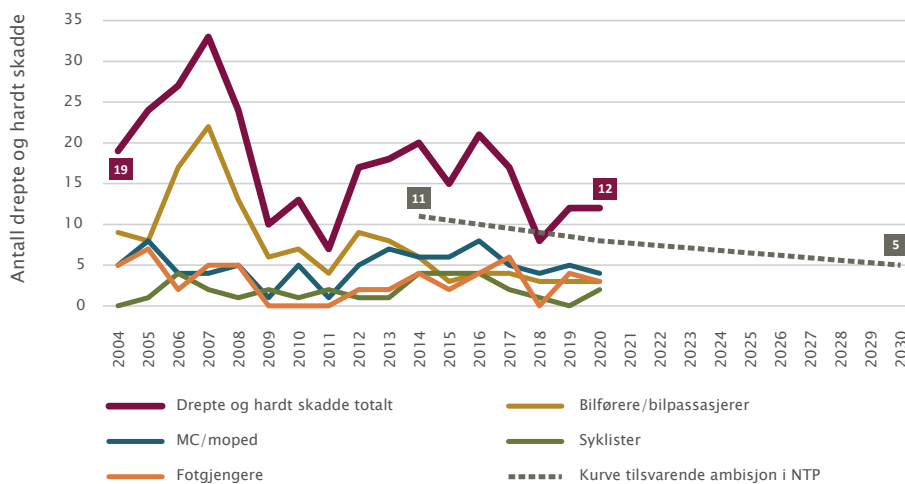
## Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde

I kapittel 19.2 er det gitt en omtale av nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i persontransporten i de ni største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelser viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer er betydelig høyere for gående og syklende enn for bilførere. Imidlertid er det i NTP 2022-2033 lagt til grunn at: «Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.»

Dette innebærer at det er viktig å følge opp utviklingen i de ni storbyområdene. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004-2020, samt en underoppdeling på trafikantgrupper<sup>126</sup>. Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det for det enkelte storbyområdet skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven (jf. figur 1.2 i kapittel 1.3). Dette innebærer at det sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030.

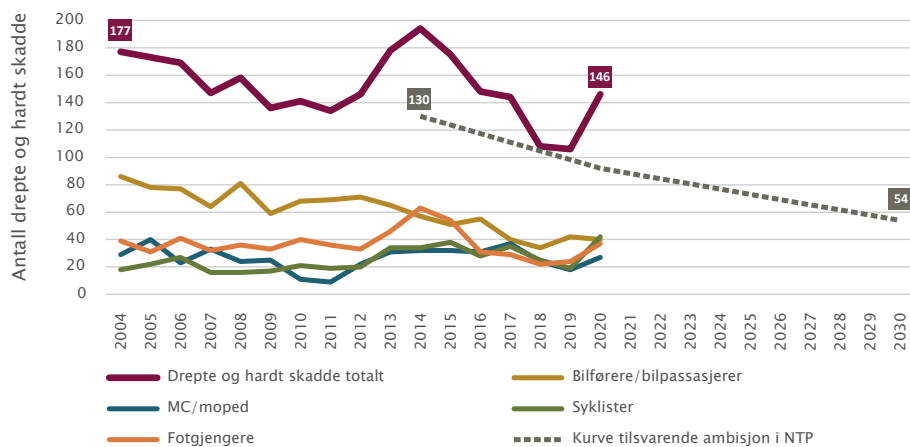
Figurene nedenfor vil bli fortløpende oppdatert i de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.

### Nedre Glomma regionen (Fredrikstad og Sarpsborg kommuner)

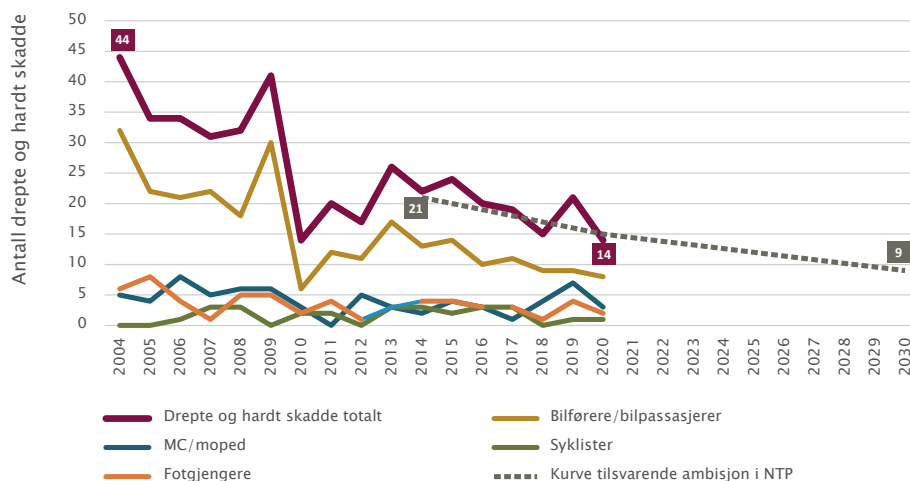


<sup>126</sup> Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt».

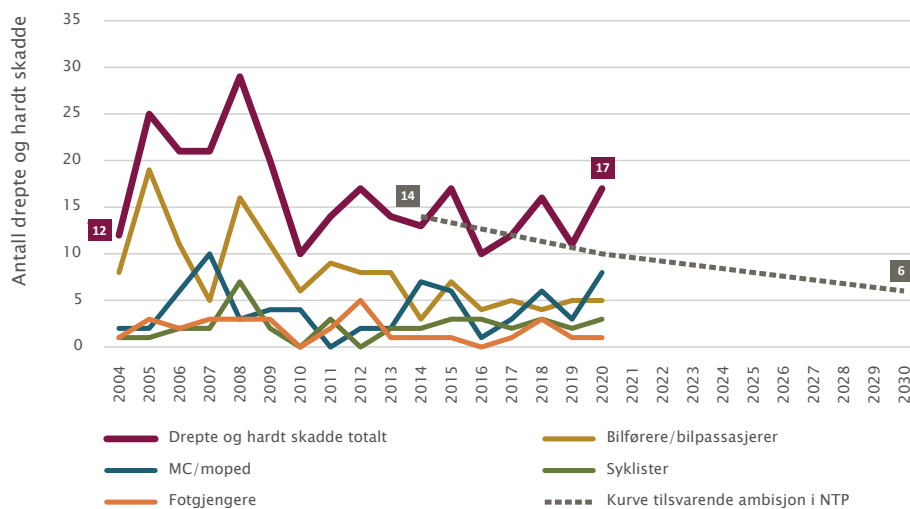
### Oslo-området (Oslo kommune + alle kommunene i tidligere Akershus fylke<sup>127</sup>)



### Buskerudbyen (Kommunene Drammen, Lier, Kongsberg og Øvre Eiker)

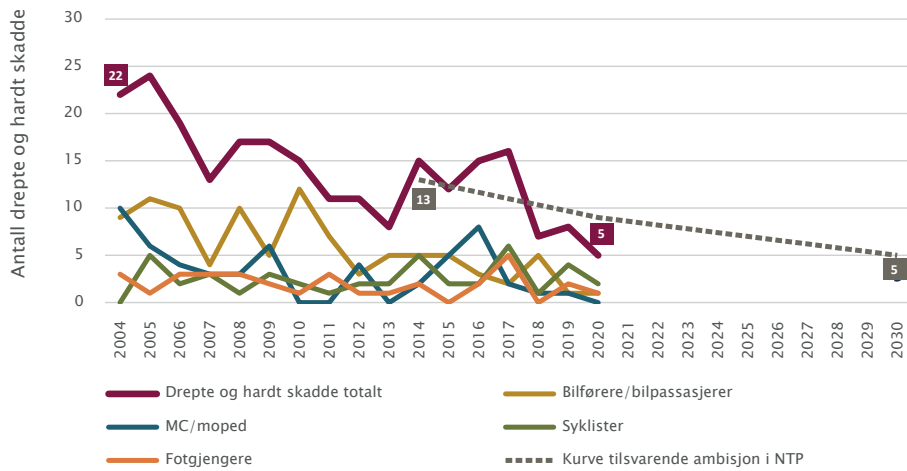


### Grenland (Kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan)

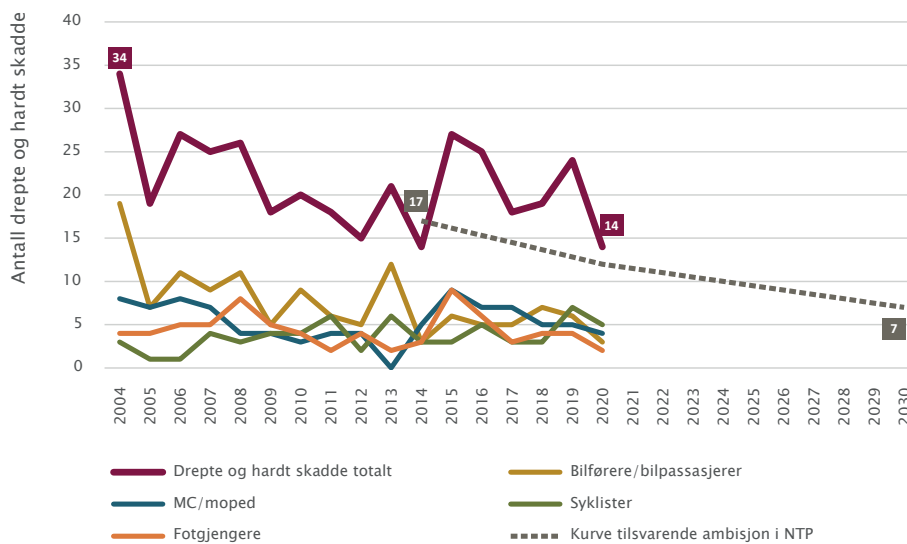


<sup>127</sup> Asker kommune er fra 1/1-2020 utvidet til også å omfatte de tidligere kommunene Røyken og Hurum som lå i tidligere Buskerud fylke. Ulykkene vist i denne figuren (også de for 2020) gjelder kun de av ulykkene i Asker som er innenfor den geografiske avgrensingen til Asker kommune som gjaldt før 1/1-2020. Aurskog Høland kommune er fra 1/1-2020 utvidet til også å omfatte tidligere Rømskog kommune som lå i tidligere Østfold fylke. Ulykkene vist i denne figuren (også de for 2020) gjelder kun de av ulykkene i Aurskog Høland som er innenfor den geografiske avgrensingen til Aurskog kommune som gjaldt før 1/1-2020.

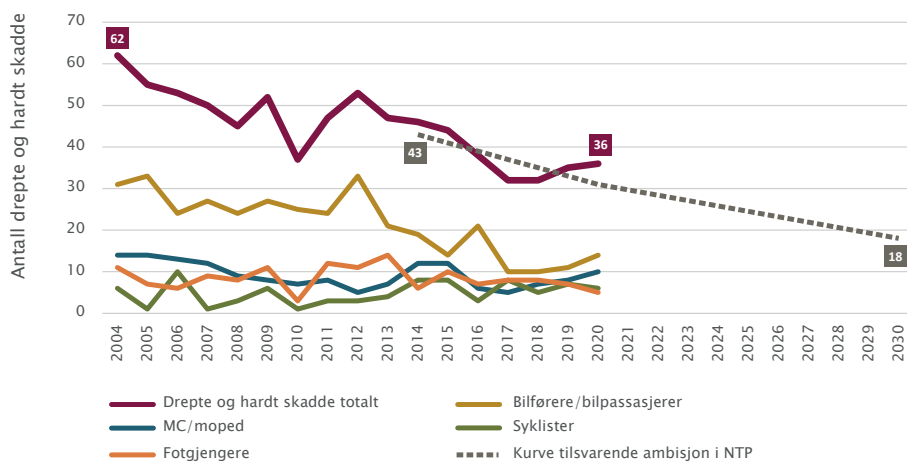
### Kristiansand (Kristiansand kommune)



### Nord Jæren (Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg<sup>128</sup>)

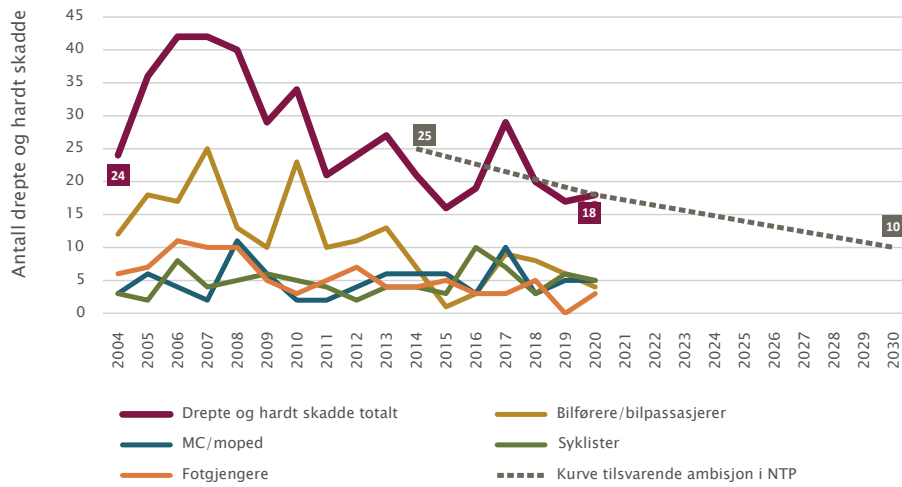


### Bergensområdet (Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden)

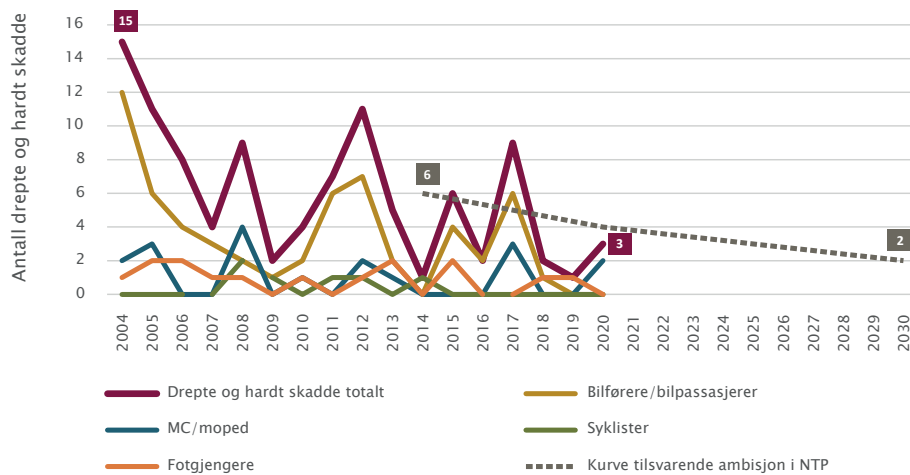


128) Det er eksplisitt bestemt at det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy, Finnøy og Forsand ikke skal omfattes av nullvekstmålet. Derfor er ulykker i Stavanger kommune innenfor det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy og Finnøy og ulykker i Sandnes kommune innenfor det geografiske området til tidligere Forsand kommune ikke tatt med i figuren.

### Trondheimsområdet (Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal)



### Tromsø (Tromsø kommune)





## Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

I dette vedlegget følger en oversikt over de ulike aktørenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Oversikten omfatter både offentlige aktører og interesseorganisasjoner. Til slutt i vedlegget er det en tabell som viser hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har som veieier og fagmyndighet ansvaret for en rekke oppgaver knyttet til trafikksikkerhet:

- Planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte riksveinettet.
- Ivareta forvaltningssaker på riksveinettet, og innenfor noen forvaltningsområder også saker på fylkes-, kommunalt- og privat veinett.
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet.

Statens vegvesen er gjennom instruks fra Samferdselsdepartementet også tildelt rollen som sektoransvarlig for trafikksikkerhet, en oppgave som går utover rollen som sektormyndighet. Statens vegvesen skal bidra til at trafikksikkerheten ivaretas og legge til rette for en koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene, for å bringe sektoren videre mot visjonen om ingen drepte eller hardt skadde (nullvisjonen). Statens vegvesen skal blant annet:

- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Lede arbeidet med *Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.
- Sørge for kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling.
- Bistå fylkeskommunene, kommunene og andre aktører med faglige råd om trafikksikkerhet.

### Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikks samfunnsansvar er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen er en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk ble opprettet 1/6-1956 av Samferdselsdepartementet, etter et initiativ fra blant andre motororganisasjonene og forsikringsselskapene. Justisdepartementet og Kunnskapsdepartementet var i mange år formelt tilknyttet Trygg Trafikk gjennom representasjon i styret.

Organisasjonen mottar et årlig tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. Øvrige hovedfinansieringskilder er aktivitetsmidler fra fylkeskommunene, prosjektmidler fra forsikringsnæringen og medlemsinntekter.

Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og regionkontorer i fylkene. Regionkontorene er som hovedregel lokalisert på fylkeshusene.

### Politiet

Politidirektoratet (POD) har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikkjeneste. I landets 12 politidistrikter utføres trafikkjenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter for trafikkjeneste. Utrykningspolitiet (UP) er et særorgan underlagt POD og utfører trafikkjeneste i hele landet.

Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst. Kontrollinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet. Politiets målsetting er å forebygge og avdekke lovovertrедelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har et særlig ansvar for kontroll av atferden til trafikantene.

Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredelsene. Politiets ATK-senter og politidistriktene har ansvar for måloppnåelse og straffesaksbehandling av ATK-sakene.

### Helsedirektoratet

Helsedirektoratet er et fag- og myndighetsorgan underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Når det gjelder trafikkisikkerhet har Helsedirektoratet blant annet ansvar for å:

- Samle inn, kvalitetssikre og publisere data om personskader, herunder også skader fra trafikkulykker.
- Følge med på og utvikle de akuttmedisinske tjenestene sammen med kommunene og helseforetakene.
- Lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsstrategien «*Sammen redder vi liv*», som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.
- Bistå Statens vegvesen med å utforme krav til innholdet i førstehjelpsundervisningen i trafikalt grunnkurs.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer til førerkortforskriftens vedlegg 1 – Helsekrav til førerrett.
- Gi veiledning og fortolke regelverket overfor statsforvaltere, kommuner og helsepersonell.
- Avgi uttalelse til Politidirektoratet i klager på politiets vedtak om å tilbakekalle førerretten som følge av ikke oppfylte helsekrav.
- Bistå veisektoren med å fremme trygg, aktiv transport, som gåing og sykling.

### Utdanningsdirektoratet

Utdanningsdirektoratet er en etat for grunnskole og videregående opplæring under Kunnskapsdepartementet. Direktoratets arbeidsfelt er bredt, og spenner fra læreplaner, eksamen og analyser til regelverk, tilsyn og IKT.

En læreplan er en forskrift, og skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. Faget kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikkisikkerhet. I tillegg til kravene i læreplanen må skolene oppfylle kravene i forskrift til opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever. Disse forskriftene hjemler blant annet trafikkisikkerhet og andre forebyggende tiltak. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

### Fylkeskommunene

Fylkeskommunene er landets største veieier, og har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det innebærer at de har ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveinettet. I tillegg har fylkeskommunene ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme

trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak og gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgiver.

Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver.

Fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet ulikt (jf. tabell til slutt i vedlegget). Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Detaljerte prioriteringer når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold framgår av fylkesvise handlingsprogram for fylkesveinettet. Det vises til nærmere omtale av fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 19.2.

### **Kommunene**

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på sine veier. De har i tillegg ansvar for overordnet arealplanlegging, som påvirker trafikksikkerheten på flere måter - i alt fra utforming av veisystem til tilrettelegging for gående og syklende og attraktiv kollektivbetjening. Når det gjelder folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. De aller fleste kommunene er styrt etter formannskapsprinsippet. I disse fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg, med betydelig innflytelse fra administrasjonen. Noen av de store kommunene, blant annet Oslo og Bergen, er styrt etter den parlamentariske modellen. Her er det større direkte politisk involvering i beslutninger knyttet til trafikksikkerhet.

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner, og en del av kommunene er godkjent som *Trafikksikker kommune* (se nærmere omtale av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 19.2).

### **Statens havarikommisjon (SHK)**

Statens havarikommisjon (SHK) er en etat som er underlagt Samferdselsdepartementet. Deres mandat er å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, bane-, vei-, sjøfarts- og i forsvarssektoren. Formålet med SHK's uavhengige undersøkelser er å bedre sikkerheten og SHK skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHK bestemmer selv omfang og retning på sine undersøkelser.

Lovhjemlene som regulerer undersøkelsene er tilpasset hver avdelings lovverk, og vei og landforsvarsavdelingen reguleres av vegtrafikklovens kapittel VII med tilhørende forskrift for sivile trafikkulykker, og av forsvarsundersøkelsesloven for hendelser i forsvaret. SHK har undersøkelsesplikt ved dødsulykker i forsvaret, men har ingen lovpålagt undersøkelsesplikt i veisektoren. Undersøkelse av veitrafikkulykker og uhell velges ut fra alvorlighetsgrad, potensial for økt trafikksikkerhetskunnskap, samt aktualitet i gjeldende ulykkesbilde.

Undersøkelsene avsluttes med en offentlig undersøkelsesrapport som publiseres på egen nettside [www.havarikommisjonen.no](http://www.havarikommisjonen.no). Sammen med eventuelle sikkerhetstilrådninger oversendes denne til Samferdselsdepartementet, som med bistand fra Vegtilsynet, følger opp rapporter og tilrådinger. (Statens vegvesen bisto fram til 1/9-2021).

### Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet er en statlig etat, underlagt Arbeids- og sosialdepartementet. Etaten skal bidra til å forebygge fysiske og psykiske belastninger, arbeidsrelatert sykdom og skader, for å hindre utstøting fra arbeidslivet. Arbeidstilsynet har forvaltnings-, tilsyns- og informasjonsoppgaver for arbeidsmiljøloven med forskrifter.

I tilsyn kontrollerer og veileder Arbeidstilsynet at virksomhetene etterlever arbeidsmiljøregelverket og driver systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Arbeidstilsynet prioriterer tilsyn i virksomheter der det er størst risiko for at brudd på regelverket vil føre til sykdom eller skade på ansatte.

Arbeidstilsynet samarbeider med Statens vegvesen om områdene arbeidstid, teknisk sikkerhet, kjøretøyverksteder og arbeidsulykker.

Arbeidstilsynet deltar også i *Tverretattlig transportkontrollgruppe* sammen med Statens vegvesen, Politiet, Skatteetaten og Tolletaten.

### Nye Veier AS

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier. Nye Veier skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre hovedveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren samt styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafikksikkerhet på strekninger med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier ønske å prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnsikkerhet. Nye Veiers portefølje omfatter i dag 1 274 km riksvei.

### Vegtilsynet

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og skal være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett i tråd med de overordnede målsettingene regjeringen har for transportpolitikken. Vegtilsynet fører tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveinettet er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vegtilsynet fører tilsyn med områder innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veiinfrastrukturen. Vegtilsynet skal også foreslå endringer i regelverk og ta initiativ til FoU-virksomhet og andre faglige utredninger innenfor Vegtilsynets ansvarsområde. Ansvar for å bistå Samferdselsdepartementet i arbeidet med å følge opp og lukke tilrådingene fra Statens havarikommisjon (SHK) ble overført fra Statens vegvesen til Vegtilsynet fra 1/9-2021.

### Forsikringsselskapene

Skadeforsikringsselskapene arbeider med å forebygge og redusere skader på personer og materiell, blant annet ved å bedre trafikksikkerheten. Dette gjøres gjennom forsikringsordninger som gavner trafikksikker atferd og gjennom å være samarbeidspartner ved gjennomføring av tiltak i regi av interesseorganisasjoner og Trygg Trafikk. Samarbeidet med Trygg Trafikk skjer via prosjekter og kampanjer, med følgende hovedtemaer som utgangspunkt:

- Finans Norge støtter arbeidet med barn, oppmerksomhet og sykling (BOS).
- If Skadeforsikring støtter arbeidet med riktig sikring av barn i bil.
- Gjensidige støtter arbeidet med ungdom.
- Tryg Forsikring støtter arbeidet med sikkerhet på sykkel.
- Fremtind støtter arbeidet knyttet til uoppmerksomhet, med fokus på teknologi i bil.
- Eika støtter arbeidet med blant annet sykkelopplæring i Innlandet.
- De mindre selskapene støtter arbeidet med *Underveis*, som er en interaktiv læringsressurs for ungdomstrinnet.

## Interesseorganisasjoner

Interesseorganisasjonene spiller en viktig rolle for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. De har på sine ulike områder bidratt til den positive utviklingen i tallet på drepte og hardt skadde i veitrafikken. Tabellen nedfor gir en oversikt over interesseorganisasjoner som har bidratt inn i arbeidet med tiltaksplanen.

Interesse-organisasjon	Formål/aktivitet
<b>ATV-importørenes Forening (AIF)</b>	AIF skal ivareta, utvikle og styrke bransjens interesser ved å: -Trygge vilkårene og fremme interessen for bruk av ATV og snøscooter, både som nytte- og fritidskjøretøy i Norge. -Etablere et tillitsfullt samarbeid med myndigheter og andre som kan medvirke til økt sikkerhet og miljøbevissthet, både på og utenfor vei. -Søke å koordinere interesser og synspunkter i bransjefaglige spørsmål med forhandlere, og ellers bidra til samhold innen bransjen i bransjens saklige felles interesse.
<b>Av-og-til</b>	Av-og-til er en alkoveorganisasjon som arbeider for å redusere de negative følgene av alkoholbruk i samfunnet, og for å gjøre hverdagen tryggere for alle. Av-og-til sitt kampanjearbeid setter fokus på forskjellige situasjoner hvor alkohol kan utgjøre en ulempe eller en særlig risiko, herunder trafikk.
<b>Fellesforbundet</b>	Fellesforbundet er Norges største fagforbund i privat sektor og organiserer innen industrien, byggebransjen, hotell- og restaurant, transport og innen bilbransjen m.fl. Forbundet har fokus på trafikksikkerhet, både for yrkessjåfører og trafikksikkerhet generelt.
<b>MA-Rusfri Trafikk</b>	MA-Rusfri Trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning og informasjonsarbeid rundt omkring i landet.
<b>Motorsykel-importørenes forening (MCF)</b>	MCF organiserer de største importørene av motorsykel, moped og scooter i Norge. Sammen med offentlig myndigheter, brukerorganisasjoner og andre premissleverandører arbeider de for å tilrettelegge en bedre og sikrere hverdag for motorsyklister i Norge.
<b>NHO Transport</b>	NHO Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for persontransport på land. Medlemsbedriftene har om lag 16 000 ansatte sjåfører, som transporterer om lag 340 millioner passasjerer hvert år. NHO Transport arbeider aktivt for å bedre trafikksikkerheten for passasjerer, sjåfører og medtrafikanter.
<b>NHO Logistikk og Transport</b>	NHO Logistikk og Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for godstransport med nær 12 000 ansatte i om lag 500 virksomheter. Medlemsbedriftene sysselsetter om lag samme antall ansatte hos undertransportører. Organisasjonen representerer speditører og transportører innenfor alle transportformer. NHO Logistikk og Transport arbeider for å bedre trafikksikkerheten og redusere antall trafikkulykker der tungtransporten er involvert.
<b>Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF)</b>	NMCFs hovedformål er å profesjonalisere MC-bransjens faghandlere. Foreningen skal ivareta, utvikle og styrke bransjens felles interesser ved å trygge vilkårene for brukere og forhandlere.
<b>Norges Automobil-Forbund (NAF)</b>	NAF er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer nesten 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstillende enkeltindividets behov for mobilitet og samtidig ivaretar felles-skapets krav til miljø og sikkerhet.
<b>Norges Cykleforbund (NCF)</b>	NCF er forbundet for all organisert sykkeltransport i Norge. Det arrangeres hvert år rundt 650 sykkelritt, hvorav 350 landeveisritt. Dette innebærer store sikkerhetsmessige utfordringer for arrangørene. NCF har faste prosedyrer og prosesser for arrangører for å opprettholde en tilfredsstillende trafikksikkerhet.
<b>Norges Lastebileier-Forbund (NLF)</b>	NLF er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for landbasert godstransport. Organisasjonens visjon er <i>Ansvarlig transport</i> , og et viktig strategisk mål er <i>Trafikksikre og effektive veier</i> . NLF fokuserer på trafikksikkerhet i alle relevante sammenhenger. Nullvisjonen inngår i NLFs tenkning og arbeid, og har vært et godt verktøy for å gripe tak i trafikksikkerhetsutfordringer.



Interesse-organisasjon	Formål/aktivitet
<b>Norges Motorsportforbund (NMF)</b>	NMF sitt formål er å organisere og legge til rette for organisert motorsportaktivitet i Norges idrettsforbund og olympiske komite og paralympiske komité (NIF), og fremme motorsport i Norge. NMF skal ivareta sportsinteressene for båt, motorsykel, radiostyrt motorsport (RC) og snøscooter. Forbundet har helhetsansvar for toppidrett, breddeidrett, barneidrett, ungdomsidrett og integrering innenfor motorsporten. I tillegg skal NMF spille en aktiv rolle for å fremme trafiksikkerhet og sjøsikkerhet ved å legge til rette for de med motorsportinteresse og som har ønske om å teste, trene og konkurrere, slik at disse aktivitetene ikke blir utøvd uorganisert eller på offentlig vei.
<b>Norges Trafikk-skoleforbund (NTSF) (tidligere ATL)</b>	NTSF representerer over 80 prosent av alle trafikkskoler og trafikklærere i Norge, og er med dette landets største bransjeorganisasjon for trafikkskolebransjen. Trafikkskolene tar daglig pulsen på våre aller ferskeste trafikanter, fra tunge til lette kjøretøy, og setter trafiksikkerheten i høysetet. Forbundet jobber for gode og forutsigbare rammevilkår for trafikkskolebransjen, med nullvisjonen som førende prinsipp.
<b>Norsk Motorcykel Union (NMCU)</b>	NMCU er interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklister. Organisasjonen ble startet i 1972 og representerer eierne og førerne av over 200 000 registrerte motorsykler i Norge. NMCU er ikke en typisk trafiksikkerhetsorganisasjon, men fordi motorsyklistene møter mange utfordringer på dette området er svært mye av NMCUs virksomhet trafiksikkerhetsrelatert.
<b>Pensjonistforbundet (Pf)</b>	Pf er landets største organisasjon for eldre og har om lag 750 lokallag og foreninger spredt over hele landet. Pf har trafiksikkerhet og mobilitet for eldre som et svært viktig satsingsområde.
<b>Personskadeforbundet LTN</b>	Personskadeforbundet LTN er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for økt trafiksikkerhet, herunder å forebygge ulykker og personskader i trafikken for alle trafikantgrupper.
<b>Skadeforebyggende forum (Skafor)</b>	Skafor er en ideell medlemsorganisasjon som gjennom informasjons- og samarbeidstiltak arbeider for å øke kunnskapen om skader, ulykker og forebyggingsmuligheter. Skafor koordinerer arbeidet med <i>Trygge lokalsamfunn</i> , der trafiksikkerhet inngår som et viktig tema.
<b>Syklistenes Landsforening (SLF)</b>	SLF er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. SLF vil bidra til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafiksikkerhet.
<b>Trafikkforum</b>	Trafikkforum er et landsdekkende forbund for trafikkskoler og trafikklærere, og vil bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen.
<b>Trafiksikkerhetsforeningen (TSF)</b>	TSF er en forening med fokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø. TSF skal synliggjøre riktige trafiksikringstiltak som understøtter nullvisjonen. TSF er opptatt av alle trafikantgruppene, og de som arbeider ute i veitrafikken.
<b>Ung i Trafikken – ingen venner å miste</b>	Ung i Trafikken – ingen venner å miste, er Norges eneste trafiksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen jobber etter nullvisjonen og målet er å forebygge drepte og hardt skadde ungdommer i trafikken. Det gjøres gjennom systematisk kunnskapsbasert arbeid, der det fokuseres på å øke bevisstheten rundt trafikale situasjoner og å styrke holdningene til aldersgruppen 16 til 26 - gjennom forebyggende kampanjer og prosjekter. Det er også åtte Ung i Trafikken-klubber som i hovedsak driver med motorsport, og da fortrinnsvis med trialkjøring.
<b>Yrkestrafikkforbundet (YTF)</b>	YTF er et fagforbund tilsluttet YS. Forbundet organiserer 12 400 ansatte innenfor samferdselssektoren. De største medlemsgruppene er i buss- og lastebilnæringen. Yrkestrafikkforbundet arbeider aktivt for økt trafiksikkerhet for alle, med hovedfokus på passasjerenes og sjåførenes sikkerhet.

<b>Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet</b>	
<b>Agder</b>	Trafikksikkerhetsforum ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg er det ytterligere tre politiske medlemmer, hvorav en fra fylkesutvalget og to vararepresentanter. De politiske medlemmene velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Norges Trafikkskoleforbund, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder og Trafoen.
<b>Innlandet</b>	Ansvaret er lagt til både hovedutvalg for samferdsel og fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har et spesielt ansvar for det tverrsektorielle arbeidet i fylket. FTU består av fem politiske medlemmer, og ledes av nestleder i hovedutvalg for samferdsel. I tillegg deltar konsultative medlemmer fra fylkeskommunen, ungdommens fylkesting, Statsforvalteren, Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.
<b>Møre og Romsdal</b>	Trafikksikkerhetsansvaret er lagt til samferdselsutvalget. Det er opprettet en administrativ faggruppe som ledes av vegavdelingen i fylkeskommunen som koordinerer partene i trafikksikkerhetsarbeidet bestående av politiet, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og utdanningsavdelingen i fylkeskommunen. Fra 2022 deltar også en politiker fra samferdselsutvalget i gruppen.
<b>Nordland</b>	FTU ledes av fylkesråd for transport og infrastruktur. I tillegg velger fylkesrådet to medlemmer og tre varamedlemmer fra fylkestingets representanter. Konsultative medlemmer er Nordland politidistrikt, fylkeskommunen (transport og infrastruktur, folkehelse og kommunikasjonstjenesten), MIND-senteret, ungdommens fylkesting, rådet for personer med funksjonsnedsettelse, eldrerådet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.
<b>Rogaland</b>	Samferdselsutvalget i fylket har ansvar for vei og samferdsel, kollektiv og fravik. I tillegg er det opprettet et fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som er et rådgivende organ for Samferdselsutvalget i trafikksikkerhetssaker. FTU er politisk sammensatt av fem medlemmer. Samferdsel stiller med utvalgsekretær. I tillegg møter Statens vegvesen, fylkesadministrasjonen og Trafikkskoleforbundet som konsultative medlemmer. Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet er primært lagt til seksjon for forvaltning, som har tett dialog med andre enheter og seksjoner.
<b>Troms og Finnmark</b>	FTUs leder er fylkesråd for samferdsel. I tillegg velges to medlemmer fra fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Troms/Finnmark politidistrikt, Utrykningspolitiet, fylkeskommunens administrasjon og ungdommens fylkesråd.  Det er igangsatt en prosess med sikte på en formell oppsplitting av fylket fra januar 2024.
<b>Trøndelag</b>	Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU består av sju medlemmer med varamedlemmer som velges av fylkestinget. Av disse velges tre fra hovedutvalg for veg, to fra hovedutvalg for transport, én fra hovedutvalg for utdanning og én fra fylkesutvalget (folkehelse). Fylkestinget velger leder og nestleder. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Statsforvalteren, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Norges Trafikkskoleforbund, Norges Lastebileier-Forbund og DRIVE.
<b>Vestfold og Telemark</b>	Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av fem fylkespolitikere, hvorav leder av utvalget er nestleder i utvalg for samferdsel. Tre av de politiske medlemmene er i hovedutvalg for samferdsel, én er i hovedutvalg for utdanning og kompetanse og én er i hovedutvalg for kultur, folkehelse, tannhelse og idrett. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statsforvalteren, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund og fylkeskommunens administrasjon.

**Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet****Vestland**

Ansvar er lagt til trafikksikkerhetsutvalget (FTU). Utvalget er sammensatt av sju fylkespolitikere hvor leder av utvalget er leder i hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO). I tillegg er det seks medlemmer, hvor tre er fra SAMO og tre er fra hvert av de andre hovedutvalgene. På papiret har Vestland gått bort fra ordningen med rådgivende/konsultative medlemmer, fordi det etter fylkeskommunen sin vurdering ikke er hjemmel for dette i kommuneloven. En rådgivende gruppe er knyttet til utvalget, og har i praksis den samme funksjon som rådgivende medlemmer. I denne gruppen sitter representanter for Vest politidistrikt/Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunen (bredt representert), Vestland ungdomsutval og Statens vegvesen. Andre parter blir invitert med når det er aktuelt.

**Viken**

Viken fylkeskommune har en parlamentarisk styreform. Fylkeskommunen er i gang med å etablere en ny samhandlingsmodell for trafikksikkerhet. Samarbeidet med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Utrykningspolitiet og politiet opprettholdes, samtidig som kommuneregionene knyttes tettere til det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Det er startet opp et trafikksikkerhetsutvalg for Viken, hvor disse er representert. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak. Det er også etablert et administrativt fagnettverk for mobilitet og trafikksikkerhet.

## Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer

I dette vedlegget følger en samlet oversikt over *overordnede tilstandsformuleringer, tilstandsmål og utdypende indikatorer*, sortert innenfor de ulike innsatsområdene (jf. omtale i kapittel 1.4). Overordnede tilstandsformuleringer og tilstandsmål er vist samlet i tabell 1.1 i kapittel 1.4 og er i tillegg vist per innsatsområde i innledningen til hvert kapittel i del II (kapittel 6-20). De utdypende indikatorene gir et mer detaljert bilde av tilstandsutviklingen, og er i hovedsak ikke omtalt i hoveddelen av dokumentet.

I de årlige oppfølgingsrapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen* (jf. kapittel 1.5) vil det være en oppfølging som både viser hvordan vi ligger an i forhold til tilstandsmålene, og som i tillegg viser utviklingen knyttet til de utdypende indikatorene. Dette vedlegget gir dermed en oversikt over viktige deler av innholdet i de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.

### Fart (kapittel 6)

#### Tilstandsmål

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

#### Utdypende indikatorer

- Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer (fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t, 80 km/t, 100 km/t og 110 km/t).
- Andel av kjøretøyene med fart mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen.
- Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor.

### Rus (kapittel 7)

#### Tilstandsmål

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.

#### Utdypende indikatorer

- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak.
- Resultat fra politiets kontrolluker med fokus på ruspåvirket kjøring (uke 23 og uke 50).
- Resultat fra politiets veikantundersøkelse for alkoholpåvirket kjøring.

### Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

#### Tilstandsmål

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

#### Utdypende indikatorer

- Andel omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret.
- Bilbeltebruk i lette biler fordelt på førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer.
- Bilbeltebruk i lette biler (kun førere og forsetepassasjerer) fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk.
- Beltebruk blant passasjerer i buss.
- Bakovervendt sikring av barn i bil fordelt på henholdsvis 1-åringer, 2-åringer og 3-åringer.

### **Uoppmerksomhet (kapittel 9)**

#### Overordnet tilstandsformulering

I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.

### **Barn 0 – 14 år (kapittel 10)**

#### Tilstandsmål

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

#### Utdypende indikatorer

- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikker barnehage*.
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikker skole*.

### **Ungdom og unge førere (kapittel 11)**

#### Tilstandsmål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

### **Eldre trafikanter (kapittel 12)**

#### Tilstandsmål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).

### **Gående og syklende (kapittel 13)**

#### Tilstandsmål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).

Innen 2026 skal:

- 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer.
- 53 prosent av forgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke.

#### Utdypende indikatorer

- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksveinettet (fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder).
- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesveinettet (samlet og fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder).
- Bruk av sykkelhjelmer, fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12-17 år og over 17 år.



- Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest.
- Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket.
- Fotgjengeres bruk av refleks på belyst vei i mørket (splittet på landevei og tettbygd strøk).

### **Motorsykkel og moped (kapittel 14)**

#### Tilstandsmål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).

### **Godstransport på vei (kapittel 15)**

#### Tilstandsmål

I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.

#### Utdypende indikatorer

- Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn uten hverken 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll, fordelt på henholdsvis lastebiler og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.).
- Andel tungtransportkontroller med mangler.
- Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene i Statens vegvesen sine kontroller langs vei.

### **Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 16)**

#### Tilstandsmål (møteulykker)

Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier.

#### Utdypende indikatorer (møteulykker)

- Antall km firefelts motorvei.
- Antall km 2-/3 felts vei med midtrekkverk.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksveinettet.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesveinettet.

#### Overordnet tilstandsformulering (utforkjøringsulykker)

Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.

#### Utdypende indikatorer (utforkjøringsulykker)

- Antall km riksvei med fartsgrense ≥ 70 km/t som er utbedret for å tilfredsstillе minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.
- Antall km fylkesvei med fartsgrense ≥ 70 km/t som er utbedret for å tilfredsstillе minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

### **Drift og vedlikehold (kapittel 17)**

#### Overordnet tilstandsformulering

I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

### **Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kapittel 18)**

#### Overordnet tilstandsformulering

Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk.

På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

### **Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 19)**

#### Tilstandsmål (offentlige virksomheter)

Innen 1/1-2026 skal:

- Minst 200 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune*.
- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*.

#### Utdypende indikatorer (offentlige virksomheter)

- Antall kommuner som har gyldig trafikksikkerhetsplan.
- Antall kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune*.

#### Overordnet tilstandsformulering (private virksomheter)

Innen 1/1-2026 skal det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.

#### Utdypende indikatorer (private virksomheter)

- Antall virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001.

### **Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 20)**

#### Overordnet tilstandsformulering

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.
- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.
- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

# Vedlegg 5 - Oversikt over oppfølgingstiltakene

## INNSATSOMRÅDER (del II)

### Fart (kapittel 6)

1. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, benytte regionale fartsdata til ytterligere kunnskapsbasert fartskontrollvirksomhet.
2. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet og fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveier som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.
3. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en helhetlig strategi og plan for mer effektiv bruk av ATK.
4. Politiet vil effektivisere saksbehandlingen av ATK, og arbeide for digital utsendelse og mottak av bøter.
5. Trygg Trafikk vil arbeide for at trafikksikkerhet tillegges større vekt når det tas prinsipielle valg knyttet til fastsettelse av fartsgrenser.
6. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale farts kampanjen
7. Statens vegvesen vil gjennomføre en systematisk kartlegging av veinettet for å identifisere strekninger der veitufomingen inviterer til å kjøre fortere enn det som er forsvarlig, og derfor kan bidra til økt risiko for ulykker.

### Rus (kapittel 7)

8. Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkkontroller.
9. Politiet vil innskjerpe rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker.
10. Statens vegvesen vil gjøre en vurdering av om gjeldende påbud om alkohol i buss skal foreslås utvidet til også å gjelde drosje.
11. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, være pådriver for et promilleprogram med alkohol som et alternativ til tap av føreretten for promilledømte.
12. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i *Rusforum*, gjennomføre et forprosjekt som vurderer implementering av alkohol som et alternativt vilkår for førerett for personer med alkoholproblemer.
13. Av-og-til vil, i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner, gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.
14. Ung i Trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandrestillingen *DeathTrip on the Road*.
15. Ung i Trafikken vil oppdatere e-læringskurset *Rus i trafikken*, og gjøre det brukervennlig for målgruppen fra ulike digitale enheter.
16. Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
17. Kriminalomsorgen vil utarbeide et faglig innhold om ruspåvirket kjøring tilpasset domfelte som gjennomfører straff med elektronisk kontroll.
18. Politiet vil, i tråd med «*Forebygging som politiets hovedstrategi*», se på mulighet for å innføre nye rutiner for mer systematisk bruk av samtaler med rusførere med veiledning blant annet om muligheter for hjelp til å unngå gjentagende ruskjøring.

19. MA - Rusfri Trafikk vil sammen med MHF i Sverige gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring gjennom tre år.
20. Oslo universitetssykehus skal gjennomføre en veikantundersøkelse for å kartlegge omfanget av ruspåvirkning i trafikken.
21. Oslo universitetssykehus vil gjennomføre en nasjonal studie av rus blant skadde trafikanter innlagt på sykehus.

#### **Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)**

22. Statens vegvesen vil utarbeide en oppdatert temaanalyse om manglende bruk av bilbelte, basert på data fra UAG.
23. Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse om feilsikring, basert på blant annet funn fra UAG og SHK.
24. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen, i samarbeid med Fellesforbundet, NHO Transport og Yrkestrafikkforbundet.
25. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet If, gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil, herunder også informere om viktigheten av bakovervendt sikring for aldersgruppen 1 - 3 år.
26. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med politiet, gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn annet hvert år.
27. Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.
28. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

#### **Uoppmerksomhet (kapittel 9)**

29. Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller spesielt rettet mot mobilbruk.
30. Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange i aldersgruppen opp til 26 år som blir bøtelagt for mobilbruk. Dette skal synliggjøres gjennom ulike virkemidler på sosiale medier og i pressemeldinger.
31. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.
32. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind, utvikle og gjennomføre en digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til ny teknologi i bil.
33. Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.
34. Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.
35. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom programmene *Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* og gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.
36. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering.

#### **Barn 0 – 14 år (kapittel 10)**

37. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler tar klubben i bruk.
38. Trygg Trafikk vil videreutvikle innholdet i kurset *Barnehagen i trafikken* i tråd med rammeplanen og arrangere kurs for barnehageansatte.

39. Trygg Trafikk vil oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.
40. NAF vil fortsette distribusjonen av *NAFFENs trafikkboks* til storebarnsavdelingene i landets barnehager.
41. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmaterieill til grunnskolen i tråd med læreplanverket, som også kan brukes i SFO.
42. Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund og Syklistenes Landsforening vil drifte og videreutvikle læringsportalen *sykkeldyktig.no*.
43. Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
44. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* inn i trafikk- og sykkelopplæringen.
45. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for grunnskolelærerutdanningen og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.
46. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafiksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
47. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes.
48. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.
49. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge.
50. Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafiksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesone-arbeid.
51. Statens vegvesen vil forvalte tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer, i nært samarbeid med fylkeskommunene og Trygg Trafikk.
52. Hjertesonenettverket vil støtte skoler, FAU, kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med etablering av hjertesoner ved å dele gode eksempler og informere blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet.
53. Trygg Trafikk vil, gjennom godkjenningsordningen *Trafiksikker kommune*, bistå kommuner slik at trafiksikkerhet ivaretas i barnehagenes og skolens planverk.

### Ungdom og unge førere (kapittel 11)

54. Trygg Trafikk vil tilby kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* i alle landets fylker, fysisk eller digitalt.
55. Ung i Trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg rettet mot valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen. Hovedtema er rus, holdninger og atferd.
56. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, videreutvikle og informere om den digitale læringsressursen *Underveis* til ungdomskoler og videregående skoler.
57. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Gjensidige Forsikring, igangsette et arbeid for å samordne og styrke ungdomsinnsatsen.
58. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og Fylkets trafiksikkerhetsutvalg i Innlandet fylke, tilby 10. klassinger trafiksikkerhetsdag på *Trafiksikkerhetssenteret* ved Norsk vegmuseum. Et digitalt undervisningsopplegg basert på tematikken på trafiksikkerhetsdagene vil i planperioden bli spredd til skoler i hele landet.
59. Agder fylkeskommune vil arbeide for at trafiksikkerhet legges inn som en obligatorisk del av læretiden for lærlinger.



60. Ung i Trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafikksikre valg gjennom kampanjen *#Edrusjåfør*.
61. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevne på videregående skole.
62. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikantatferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger.
63. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, teste ut og evaluere et forsøk med kurs og atferdsregistrator for unge førere som har mistet føreretten.
64. Trygg Trafikk vil bistå kommuner, fylkeskommuner og regionale aktører som utvikler og iverksetter tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer.
65. *Trafoen* i Kristiansand vil videreføre *Nasjonalt forum for utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid*. Forumet skal bidra til at miljøer som er opprettet på lokalt/regionalt initiativ, og som jobber med utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, skal lære av hverandre og dele kunnskap og erfaringer.
66. Statens vegvesen vil innføre krav til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere. Innholdet i etterutdanningen vil utvikles i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning.
67. Trygg Trafikk vil utarbeide og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til ungdomsrådene i kommunene og fylkeskommunene.

#### **Eldre trafikanter (kapittel 12)**

68. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nasjonalforeningen for folkehelsen, være pådriver for å sikre etterlevelse av førerkortforskriftens helsekrav for førerkort, spesielt hva angår førere fra fylte 80 år.
69. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
70. Statens vegvesen vil videreutvikle *Bilfører 65+* med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Det vil bli vurdert å øke det digitale tilbudet som et supplement til de fysiske kursene.
71. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.
72. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale elderrådene.

#### **Gående og syklende (kapittel 13)**

73. Fylkeskommunene vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag 225 km av fylkesveinettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder.
74. Statens vegvesen vil i perioden 2022-2027 tilrettelegge for gående og syklende på i størrelsesorden 155 km i tilknytning til riksveinettet, hvorav i størrelsesorden 75 km i byer og tettsteder.
75. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.
76. Statens vegvesen skal gjennomgå regelverket for fri sikt langs vei, og vurdere tiltak for å gjøre bestemmelsene enklere å håndheve.
77. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
78. Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.

79. Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt langs riksveinettet og kartlegge behov for tiltak. Det vil være særlig fokus på belysning.
80. Trygg Trafikk vil, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre en digital sykkelhjelmkampanje.
81. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen *Synlig syklist*.
82. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks.
83. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og gjennomføre reflekstillinger.
84. Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, bidra til effektiv gjennomføring av innstramminger av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, samt vurdere behov for ytterligere tiltak.
85. Statens vegvesen vil gjennomføre en ny kampanje om samspill i trafikken, inkludert samspill mellom elsparkesykler og andre trafikkanter.
86. Ung i Trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikrokjøretøy ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.

#### **Motorsykel og moped (kapittel 14)**

87. Statens vegvesen vil lede et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.
88. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot motorsykkellulykker.
89. Statens vegvesen vil, i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for ATV-, moped- og motorsykkeltiltak, basert på blant annet tiltakene i *Nasjonalt tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.
90. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.
91. Norsk MC-forhandlerforening sine medlemmer vil i samarbeid med NMCU legge til rette for ett trafiksikkerhetsarrangement per år hos de medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å gjennomføre slike arrangement.
92. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
93. Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.
94. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og gir råd om hvordan man skal kjøre.
95. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske motorsykkelførere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, for eksempel ved at de får informasjon når de ankommer landet.
96. NMCU vil, i samarbeid med Norsk MC-forhandlerforening, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og annen sikkerhetsbekledning.
97. NMCU vil, i samarbeid med Statens vegvesen, iverksette tiltak rettet mot motorsykkelførere i aldersgruppen 45-54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.
98. NAF vil videreføre *Sikker på MC*, et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på gode kjørestrategier.
99. NMCU vil, i samarbeid med veieierne, ta initiativ til og delta på veibefaringer og tema-inspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for motorsykel.
100. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid med rutevis kartlegging av sideterreng for mulig etablering av underskinner eller tilrettelegging for tilgivende sideterreng, der fylkeskommunene inviteres til å delta.

101. Statens vegvesen vil gjennomføre en pilot for utprøving av tiltak for å hindre utforkjøringsulykker med motorsykkel, herunder godt synlige og bøyelige stolper for å bedre optisk ledning i overraskende kurver.

### **Godstransport på vei (kapittel 15)**

102. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet vil sammen vurdere om det er hensiktsmessig å foreslå utvidet ansvar for bestillere av transporttjenester.
103. Statens vegvesen vil videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer*, herunder også oppdatere *Truckers guide*.
104. Statens vegvesen vil styrke kontrollinnsatsen gjennom bruk av ny teknologi.
105. Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
106. Statens vegvesen vil jobbe med å få på plass en egen forskrift om utvidet lagringstid ved behandling av personopplysninger til målretting og gjennomføring av kontroll.
107. Norges Lastebileier-Forbund vil, i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring.
108. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
109. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til gående og syklende i blindsoner, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

### **Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 16)**

110. Statens vegvesen og Nye Veier vil i perioden 2022-2027 bygge til sammen om lag 435 km nye møtefrie riksveier, hvorav om lag 400 km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag 35 km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk.
111. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres.
112. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.
113. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier, med en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillende minstestandarden for utforkjøringsulykker som beskrevet i NTP 2022-2033.
114. Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
115. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringer langs motorveiene, med spesiell fokus på rekkverk, veisikkerhetsutstyr og sikkerhetssoner.
116. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

### **Drift og vedlikehold (kapittel 17)**

117. Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til krav i revidert vegsikkerhetsforskrift.
118. Nye Veier AS vil i forbindelse med registrering av alle uønskede hendelser på sitt veinett videreutvikle dette til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene.

119. Statens vegvesen vil utvikle nye måter å bruke tilgjengelige kunnskaps- og datakilder for å prioritere trafikksikkerhet i de løpende driftsoppgavene og i gjennomføring av vedlikehold.
120. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker der det vil bli sett nærmere på utvalgte sikkerhetskritiske prosesser innenfor drift og vedlikehold.
121. Statens vegvesen vurderer løpende innholdet i malene for driftskontrakter på riksveinettet, herunder hvordan krav til trafikksikkerhetskompetanse bør inngå.
122. Statens vegvesen vil utarbeide trafikksikkerhetskurs for utførelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver, som kan tilbys de ulike veieierne.
123. Statens vegvesen vil implementere applikasjonen *TS-inspeksjon*.
124. Statens vegvesen vil innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor i etatens veiledere for veioppmerking.
125. Yrkestrafikkforbundet (YTF) vil etablere en ordning der yrkessjåfører gis anledning til å evaluere vinterdriften.
126. Statens vegvesen vil forbedre samhandling mellom VTS og veieiere/veieieres entreprenører for systematisk oppfølging av innmeldte forhold som påvirker trafikksikkerheten.
127. Statens vegvesen vil evaluere og revidere retningslinje *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier*.

#### **Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kapittel 18)**

128. Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.
129. Statens vegvesen vil utarbeide standardkrav for kommunikasjonsinfrastruktur langs veinettet.
130. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.
131. Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler.
132. Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata i kjøretøy.
133. Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.
134. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi.
135. Nord universitet vil ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering.
136. Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen.
137. Statens vegvesen vil sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner.
138. Statens vegvesen deltar i det internasjonale arbeidet med krav til nye kjøretøy.
139. Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet.

#### **Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 19)**

140. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner per 1/1-2026.
141. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, utarbeide en ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.

142. Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. elderråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.
143. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
144. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
145. Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. elderråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.
146. Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.
147. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
148. Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.
149. Statens vegvesen vil initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl., og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport.
150. Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for byvekstavgifter, og at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet. Storbykommunene skal bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavgifter skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.
151. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med sikte på å inngå byvekstavgifter. Et viktig formål vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavgiftene.
152. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*.
153. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utvikle veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.
154. Norges Lastebileier-Forbund vil videreutvikle kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.

#### **Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet (kapittel 20)**

155. Statens vegvesen vil lede et tverretattlig forum som skal vurdere framtidig kunnskapsbehov innen trafikksikkerhet. Forumet vil være en videreføring av forumet opprettet i 2018, men basert på et justert mandat.
156. Statens vegvesen vil i perioden 2022-2025 gjennomføre et FoUI-program innenfor trafikksikkerhet.
157. Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet samt elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen.
158. Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil bidra i *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Prosjektet er etablert i regi av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter trafikkulykker, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
159. Statens vegvesen vil gjennomføre et prosjekt for å undersøke hvor godt skadegraderingene i etatens ulykkesregister (*TRULS*) er overensstemmende med medisinsk definerte kategorier i form av AIS-koder.



- 160. Statens vegvesen vil legge til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform.
- 161. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av modellverktøy for beregning av normal risiko og skadekostnader langs homogene veistrekninger.
- 162. Statens vegvesen vil utvikle et oppdatert verktøy for å gjøre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger.
- 163. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle beregningsverktøyet *TSeffekt*.
- 164. Statens vegvesen vil i 2022 etablere et opplegg med webinarer der målet er å formidle kunnskap om trafiksikkerhet.

## ØVRIGE OMRÅDER (del III)

### **Straff og førerett (kapittel 21)**

- 165. Politiet skal følge opp forvaltningshjemplene gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsen er oppfylt.

### **Bedre skadebehandling (kapittel 22)**

- 166. Helsedirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen *Sammen redder vi liv*, som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

### **Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn (kapittel 23)**

- 167. Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafiksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.
- 168. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en begrepsoversikt med ordvalg og forklaring som utgangspunkt for bruk i trafikkopplæringen.
- 169. Nord universitet vil utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning i tråd med *Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåfører*.
- 170. NHO Transport vil videreutvikle *Busnorsktesten*, som brukes for verifisering av norsk-kunnskaper hos buss-sjåfører.

### **Arbeid på og ved vei (kapittel 24)**

- 171. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av arbeidsvarsling på høyhastighetsveier i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
- 172. Statens vegvesen vil utrede nye løsninger for bedre varsling (skilting, oppmerking m.m.) av arbeid på og ved vei rettet mot gående og syklende.
- 173. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter og det nasjonale kontrollteamet. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafiksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.

### **Tiltak for å redusere påkjørsel av hjortevilt (kapittel 25)**

- 174. Statens vegvesen vil ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler, der fartsgrensen settes midlertidig ned i perioder med særlig stor viltfare.

### **ATV (kapittel 26)**

- 175. Nord universitet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, kartlegge ATV-brukernes holdninger og atferd, samt foresattes holdninger til ungdommens atferd og deres kunnskap om ungdommens risiko ved bruk av ATV.

176. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket for ATV, som omfatter både kjøretøyet, opplæringen og bruk.
177. ATV-importørens Forening vil videreutvikle konseptet med frivillig sikkerhetskurs for ATV, med sikte på at det skal bli et attraktivt nasjonalt tilbud til alle kjøpere av ATV.

**Tunnelsikkerhet (kapittel 27)**

178. Statens vegvesen vil utbedre tunneler på riksveinettet over 500 meter i samsvar med *tunnelsikkerhetsforskriften*, eller erstatte disse med nye veistrekninger. Prioriteringene gjøres i samsvar med etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.
179. Statens vegvesen vil igangsette avbøtende tiltak i tunneler som mangler evakueringslys i påvente av oppgradering.



