

Møteinnkalling

Utval:	Trafikktryggingsutvalet
Møtestad:	Fjernmøte
Dato:	28.09.2020
Tid:	11:30

Info om oppkobling til møte vert sendt i ein eigen e-post.

Program:

Kl. 11.30 - Møtestart

Kl. 11.35 - 12.30 Orienteringar,

- Trafikktrygging i vidaregåande skule v/ Bjørn Lyngedal, fylkesdirektør for opplæring og kompetanse.
- Fv.5208 Kjøkkelvikveien - status og planlagde tiltak v/ Amalie Bjelland Malmo, rådgjevar, avd. for infrastruktur og veg (INV).
- Status for ulykkesutviklinga i Vestland fylke v/ Tor Høyland, senioringeniør, INV.

Kl. 12.30 - 12.40 Pause

Kl. 12.40 - Saksbehandling

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Melding om forfall:

Hanne Eva Husebø Kristensen (H) har forfall - Gunnar Moland (H) stiller.

Bjarte Vatnøy (FrP) har forfall- Anita Garlid Johannessen (FrP) er kalla inn.

Alle medlemer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome innan to dagar.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Trafikktryggingsutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jannicke Bergesen Clarke

Utvalsleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 7/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 8/20	Godkjenning møteprotokoll forrige møte		
	Referatsaker		
RS 12/20	Oppfølging av tiltaka i Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerheit 2018-2021 - første periode.	2020/68772	
RS 13/20	Nominering av kandidatar til Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris	2019/101	
	Politiske saker		
PS 6/20	Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020 - andre tildeling	2020/5	
PS 7/20	Førespurnad frå Statens vegvesen om opprettelse av MC-Forum i fylkeskommunal regi	2020/62405	
PS 8/20	Tilskot til trafikktryggingsarrangement, andre tildeling 2020	2020/6	
PS 9/20	Oppstart av arbeidet med handlingsprogram for trafikktrygging	2020/62195	
PS 10/20	Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikktryggingsplanar 2020	2020/45207	

Godkjenningssaker

GK 7/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

GK 8/20 Godkjenning møteprotokoll forrige møte

Referatsaker

RS 12/20 Oppfølging av tiltaka i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit 2018-2021 - første periode.

Saksnr: 2020/68772-1
Saksbehandlar: Even Vaular
Dato: 31.08.2020

Til: Trafikktryggingutvalet (FTU)
 Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Dina Lefdal, fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Oppfølging av tiltaka i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit 2018-2021 - første periode.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021 er ein fireårig plan for trafikksikkerheitsarbeidet i Noreg. Planen er eit samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. Planen inneheld 136 målretta tiltak som skal bidra til å nå Stortinget sitt mål om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030.



Figur 1: Tiltaksplanen inneheld 136 tiltak for betre trafikksikkerheit. Illustrasjon: Statens vegvesen.

I tråd med tiltaksplanen vert det kvart år laga rapportar som tar føre seg trafikksikkerheitsutviklinga. Rapporten som tar føre seg utviklinga per 2019 ligg no føre, og er vedlagt dette notatet. Som tiltaksplanen også føreset skal partane i samarbeidet rapportera på kordan ein ligg an med gjennomføring av alle dei 136 tiltaka halvvegs i planperioden. Status for oppfølginga av tiltaka er samanfatta i ein eigen rapport, som også er vedlagt notatet.

Trafikksikkerheitsutviklinga 2019

Figuren over syner at det i 2016 var 791 som vart drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Første etappemål er sett til 2022, med eit måltal om maks 550 drepne og hardt skadde. Ut frå måltala er det teikna ei målkurve, som gir oss ein peikepinn på kor me bør vera kvart år for å nå måla. Etter målkurva skulle det ha vore maks 640 drepne og hardt skadde i 2019. Fasiten syner 673 drepne og hardt skadde, fordelt på 108 dødsfall og 565 skadde. Talet drepne er det same som i 2018, og to fleire enn i 2017. Me ser derimot ein klar nedgang i hardt skadde på 37 frå 2018. Fjoråret er gledeleg nok det første året i «bilen sin æra» at ingen barn har omkome i vegtrafikken. Til

samanlikning omkom 103 barn i alderen 0-14 år i vegtrafikken i 1969. Dette illustrerer tydeleg kor langt me har kome i trafikksikringsarbeidet. For femte året på rad var Noreg i 2019 landet i Europa med lågast tal drepne i vegtrafikken, sett opp mot folketalet. Målretta og samordna innsats, og eit breitt og tydeleg engasjement for trafikksikring, er nok viktige faktorar. Den positive utviklinga må likevel ikkje takast for gitt. Den krev at me framleis forpliktar oss og følgjer opp trafikksikringsarbeidet. I andre europeiske land ser me døme på at utviklinga kan stagnera eller i verste fall verta negativ.

I tiltaksplanen er det sett ulike tilstandsmål. Det er definert 22 målindikatorar, dvs. indikatorar det er knytt mål til. Alle målindikatorane med måltal og utviklinga i 2018 og 2019 kan de sjå tabellen på s. 5-6. Tala for 2018 og 2019 syner at me på fleire område ikkje har sett den ønskete utviklinga. Me vil elles oppmoda utvalsmedlemmane til å setja inn i den vedlagte rapporten.

Statusrapport for oppfølging av tiltaka til Nasjonal tiltaksplan

For dei som ønskjer å gå endå meir i djupna, syner me til den vedlagte statusrapporten for oppfølging av tiltaka i den nasjonale tiltaksplanen. Av dei 136 tiltaka har fylkeskommunane ansvar for 16 tiltak, og ei rolle i ytterlegare to tiltak. Tabellen under syner desse tiltaka, med tiltaksnummer og kva innsatsområde dei høyrer til.

Fylkeskommunale tiltak i Nasjonal tiltaksplan for ts	
Belte i bil og buss og sikring av barn	
29	Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.
Barn og unge (0-14 år)	
41	Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg.
43	Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
Ungdom og unge førere	
53	Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.
54	Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetiden.
Gående og syklende	
71	Fylkeskommunene vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge om lag 230 km fylkesveg for gående og syklende, hvorav 100 km i byer og tettsteder.
75	Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.
Møte- og utforkjøringsulykker	
10 4	Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerkin på disse strekningene når de blir reasfaltert.
10 6	Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillе minstestandarden i NTP med hensyn til utforkjøring.
Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	
11 9	Fylkeskommunene vil oppfordre Ungdommens fylkesting og andre relevante medvirkningsarenaer til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.
12 1	Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.
12 2	Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.
12 3	Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.

12 4	Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.
12 5	Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.
12 7	Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som Trafikksikker fylkeskommune
Oppfølgingstiltak der fylkeskommunene deltar uten å ha hovedansvaret	
Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	
12 0	Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner.
12 6	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som Trafikksikker kommune og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

Vedlegg

- 1 Trafikksikkerhetsutviklingen 2019
- 2 Statusrapport - Tiltakene i tiltaksplanen



Trafikksikkerhetsutviklingen 2019

Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Forord

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det lagt til grunn at det skal lages årlige oppfølgingsrapporter om trafikksikkerhetsutviklingen.

Rapportene skal vise hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet i *Nasjonal transportplan 2018–2029* om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I tillegg skal de vise utviklingen for *tilstandsindikatorne* og de *utdypende indikatorne* i tiltaksplanen for 2018–2021. Indikatorne dekker alle de 13 ulike innsatsområdene i tiltaksplanen, og omfatter både trafikantatferd, kjøretøyparken, sikkerhetsstandard på vegnettet og risiko.

Denne rapporten beskriver trafikksikkerhetsutviklingen for 2019. Den er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra de andre aktørene i tiltaksplanarbeidet.

Rapporter om *Trafikksikkerhetsutviklingen* har blitt utarbeidet hvert år siden 2015. De fem foregående årene har hovedresultatene fra rapporten blitt lagt fram på *Resultatkonferansen for trafikksikkerhet* i midten av juni. Grunnet koronapandemien ble vi dessverre nødt til å avlyse årets *Resultatkonferanse*. Vi legger til grunn at det fra 2021 igjen avholdes årlige resultatkonferanser.

SSB sine endelige tall for hardt skadde i 2018 forelå først høsten 2019. I fjorårets *Resultatrapport* ble det derfor brukt foreløpige tall, som var noe lavere enn de endelige. I årets rapport er antall hardt skadde i 2018 justert i samsvar med de endelige tallene. Antall hardt skadde i 2019 er endelige tall.

Parallelt med utarbeidelse av rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019* er det også utarbeidet et eget dokument som viser status for gjennomføring av de 136 oppfølgings-tiltakene i tiltaksplanen halvveis i planperioden.

Oslo, august 2020

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	4
1. Innledning.....	8
2. Utviklingen i drepte og hardt skadde.....	10
2.1 Nasjonalt mål og utvikling.....	10
2.1.1 <i>Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP.....</i>	10
2.1.2 <i>Nærmere om utviklingen i antall drepte</i>	11
2.1.3 <i>Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2019</i>	14
2.1.4 <i>Trender i ulykkesbildet</i>	15
2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket.....	22
2.2.1 <i>Mål og utvikling i 2019</i>	23
2.2.2 <i>Utvikling i perioden 2004–2019.....</i>	24
2.2.3 <i>Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km.....</i>	25
2.3 Utvikling i de største byområdene	26
2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land	30
3. Tilstandsutviklingen	32
3.1 Fart.....	32
3.2 Rus	37
3.3 Bilbelte/sikring av barn i bil	40
3.3.1 <i>Bruk av bilbelte i lette biler</i>	40
3.3.2 <i>Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy</i>	43
3.3.3 <i>Sikring av barn i bil</i>	45
3.4 Barn (0–14 år).....	47
3.5 Ungdom og unge førere	49
3.6 Eldre trafikanter	50
3.7 Gående og syklende	52
3.7.1 <i>Fysisk tilrettelegging for gående og syklende</i>	52
3.7.2 <i>Bruk av sykkelhjelm</i>	53
3.7.3 <i>Syklisters synlighet</i>	55
3.7.4 <i>Bruk av fotgjengerrefleks</i>	57
3.7.5 <i>Syklisters og fotgjengeres risiko.....</i>	58
3.8 Motorsykkel og moped.....	61
3.9 Transport med tunge kjøretøy.....	64

3.9.1	<i>Teknisk standard</i>	64
3.9.2	<i>Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene</i>	67
3.10	Møteulykker og utforkjøringsulykker	69
3.10.1	<i>Møtefrie veger og forsterket midtoppmerking</i>	69
3.10.2	<i>Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker</i>	72
3.11	Samvirkende ITS/automatiserte transporter	74
3.12	Kjøretøyteknologi	74
3.13	Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	76
	Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde	79
	Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene.....	88
	Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	94
	Vedlegg 4 – Oversikt over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001	95

Sammendrag

Etappemål

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029* (NTP) ble det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. I NTP er etappemålet illustrert med en målkurve, som viser nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet. Målkurven viser 640 drepte og hardt skadde i 2019.

I 2019 var det 673 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvilket er 33 flere enn det som er vist i målkurven. Av disse ble 108 drept og 565 hardt skadd. Antall drepte var det samme som i 2018, men to flere enn i 2017. Antall hardt skadde var 37 færre enn i 2018.

Fram til 2017 var det flere år med betydelig reduksjon i antall drepte, men så godt som ingen reduksjon i antall hardt skadde. De to siste årene har dette snudd. Reduksjonen i antall drepte har stoppet opp, mens vi har hatt en markant reduksjon i antall hardt skadde.

2019 var første året i «moderne tid» uten omkomne barn i vegtrafikken. Dette er en gledelig milepæl i retning av nullvisjonen. Til sammenlikning viser en gjennomgang av statistikken at det i 1969 var hele 103 barn i alderen 0–14 år som omkom i vegtrafikken. I 2019 var også tallet på hardt skadde barn historisk lavt.

Norge var i 2019 landet i Europa med lavest antall drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet. Dette er femte året på rad at Norge innehar denne posisjonen.

Tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021*

Bruken av indikatorer ble gjennomgått og revidert til arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021*. Det er til sammen valgt ut 22 såkalte *målindikatorer*, dvs indikatorer som det er knyttet mål til. I tillegg er det satt opp et antall *utdypende indikatorer* for å følge utviklingen. Andre års rapportering på *målindikatorene* er oppsumert i tabell S-1. De *utdypende indikatorene* er kun vist i den detaljerte beskrivelsen i kapittel 3.

Tabell S-1 – Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 – Registrert tilstand i 2019

Indikator	Tilstand ved inngang til planperioden	Registrert tilstand i 2018	Registrert tilstand i 2019	Tilstandsmål
Fart (kap. 3.1)				
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen	59,9 % (2017)	61,5 %	62,1 %	70 % (2022)
Rus (kap. 3.2)				
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/17)	Ikke registrert	Ikke registrert	0,1 % (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,7 % (2016/17)	Ikke registrert	Ikke registrert	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kap. 3.3)				
Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette biler	97,2 % (2017)	97,4 %	97,4 %	98 % (2022)
Andel barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil	58 % (2017)	57 %	64 %	75 % (2022)
Andel førere av tunge biler som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	86,9 %	86,5 %	95 % (2022)
Barn (kap. 3.4)				
Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken	4 (2017)	1	0	0 (minst ett år i 2018–21)
Ungdom og unge førere (kap. 3.5)				
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,029 (gjelder 2013–2016)	0,026 (gjelder 2018)	0,026 ^A (gjelder 2019)	0,020 ^B (gjelder 2018–2021)
Eldre trafikanter (kap. 3.6)				
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,016 (gjelder 2013–2016)	0,018 (gjelder 2018)	0,014 ^A (gjelder 2019)	0,011 ^B (gjelder 2018–2021)
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkkulykker per millioner gåkm	0,149 (gjelder 2013–2016)	0,079 (gjelder 2018)	0,097 ^A (gjelder 2019)	0,104 ^B (gjelder 2018–2021)
Gående og syklende (kap. 3.7)				
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet		24,6 km (etablert i 2018)	84,3 km (2018 + 2019)	165 km (2018–21)
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet		61,7 km (etablert i 2018)	117,0 km (2018 + 2019)	230 km (2018–21)
Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	63,6 %	65,9 %	70 % (2022)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	44 %	41 %	50 % (2022)

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Mål for perioden 2018–2021 innebærer 30 prosent redusert risiko sammenliknet med registrert tilstand i perioden 2013–2016

Tabell S-1 (forts.) – Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg
2018–2021 – Registrert tilstand i 2019

Indikator	Tilstand ved inngang til planperioden	Registrert tilstand i 2018	Registrert tilstand i 2019	Tilstandsmål
Motorsykel og moped (kap. 3.8)				
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per million kjørte km	0,117 (gjelder 2013–2016)	0,109 (gjelder 2018)	0,101 (gjelder 2019)	0,082 ^A (gjelder 2018–2021)
Transport med tunge kjøretøy (kap. 3.9)				
Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil	23,2 % (2017)	23,3 %	24,3 %	30 % (2022)
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 3.10)				
Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,2 % (1/1–2018)	49,6 %	51,5 %	54,1 % (1/1–2022)
Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		74 km (utbedret i 2018)	213 km (utbedret i 2018 og 2019)	1500 km (utbedres i perioden 2018–23)
Kjøretøyteknologi (kap. 3.12)				
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB) ^B	15,0 % ^B (estimert 2017)	20,3 %	26,3 %	– ^B
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler (LDW) ^B	19,8 % ^B (estimert 2017)	24,7 %	30,1 %	– ^B
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistene (fotgjenger-AEB) ^B	14,2 % ^B (estimert 2017)	18,9 %	24,2 %	– ^B
Trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kap. 3.13)				
Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	61 kommuner + 1 bydel (per 1/1–2018)	99 kommuner + 1 bydel (per 1/4 – 2019)	107 kommuner + 1 bydel (per 1/4 – 2020) ^C	125 (per 1/1–2022)

^A Mål for perioden 2018–2021 innebærer 30 prosent redusert risiko sammenliknet med registrert tilstand i perioden 2013–2016

^B En ny gjennomgang av dagens situasjon og av trendframskrevet utvikling, gir resultater som avviker betydelig fra det som ble lagt til grunn i arbeidet med tiltaksplanen for 2018–2021. Målene som ble satt for 2022 i tiltaksplanen er derfor ikke lenger relevante. I tillegg er den estimerte situasjonen i 2017 justert.

^C Ikke direkte sammenliknbart med tidligere år grunnet en rekke kommunesammenslåinger fra 1/1–2020

I tillegg til tilstandsmålene i tabellen, vil innsatsen innenfor innsatsområdet *Samvirkende ITS/automatiserte kjøretøy* (jf. kapittel 3.11) bli målt opp mot følgende målsetting: «*Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og automatiserte kjøretøy inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas*».

1. Innledning

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for periodene 2014–2017 og 2018–2021 er begge bygd opp rundt en struktur med fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024 (delmål) og maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 (etappemål). Målet for 2024 er fra *Meld. St. 26 (2012–2013) NTP 2014–2023* og målet for 2030 fra *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029*. Disse målene viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. I NTP 2018–2029 er det vist en målkurve der målet for 2024 er angitt som et delmål på veg mot etappemålet for 2030.
- **Tilstandsmål** – Det er satt tilstandsmål innenfor områder der vi vet at det er en klar sammenheng mellom endret tilstand og endret antall drepte og hardt skadde. De fleste av tilstandsmålene i tiltaksplanen for 2018–2021 gjelder for 2022. Ambisjonsnivåene er satt slik at dersom alle målene nås, antas det at vi med stor sannsynlighet også vil være i rute i forhold til delmålet for 2024 og etappemålet for 2030.
- **Tiltak** – Tiltaksplanene gir en framstilling av viktige trafikksikkerhetstiltak de medvirkende aktørene planlegger å gjennomføre som bidrag for å nå tilstandsmålene og etappemålet. I tiltaksplanen for 2018–2021 er det 136 tiltak som vil bli fulgt opp gjennom planperioden.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det lagt til grunn at det skal utarbeides årlige oppfølgingsrapporter til Samferdselsdepartementet som viser hvordan vi ligger an for å nå etappemålet (nivå 2) og tilstandsmålene (nivå 3). Dette dokumentet viser status, basert på resultater for 2019. Det er også lagt til grunn at det halvveis i planperioden og etter endt planperiode skal foretas en gjennomgang av status for arbeidet med de 136 oppfølgingstiltakene. Status halvveis i planperioden 2018–2021 er vist i dokumentet *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 halvveis i planperioden*.

Bruken av tilstandsindikatorer ble gjennomgått som en del av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*, og det ble foretatt en del justeringer, blant annet for å få en god sammenheng mellom bruken av indikatorer og de 13 valgte innsatsområdene i tiltaksplanen. Det ble også satt nye tilstandsmål som viser mål for tilstanden etter endt planperiode. Et viktig formål med denne rapporten er å peke ut områder der tilstandsutviklingen ikke er som ønsket, for å gi grunnlag for en diskusjon om hvilke grep som må tas for å nå målene.

Rapportens innhold

I **kapittel 2** beskrives utviklingen i drepte og hardt skadde.

Kapittel 2.1 omhandler utviklingen på nasjonalt nivå. Her omtales også særtrekk ved ulykkesbildet i 2019 og mer langsiktige utviklingstrekk.

Den nasjonale målkurven for utviklingen i drepte og hardt skadde er brutt ned på fylkesnivå. I kapittel 2.2 er det vist hvordan det enkelte fylket ligger an i forhold til de fylkesvise målkurvene. Dette er vist mer i detalj i **vedlegg 1**, med figurer per fylke. De fylkesvise målene ble satt med utgangspunkt i fylkesinndelingen før *Regionreformen*. I dette dokumentet har vi likevel valgt å forholde oss til gjeldende fylkesinndeling etter 1/1–2020.

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* er det satt som ambisjon at nullvekstmålet for persontransport i de ni største byområdene¹ skal nås uten at dette fører til flere drepte eller hardt skadde blant gående og syklende. Vi vil følge opp om denne ambisjonen nås. Dette er omtalt i kapittel 2.3, og i **vedlegg 2** har vi laget detaljerte figurer som viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper i hvert av de ni største byområdene.

Kapittel 2.4 viser hvordan Norge ligger an i forhold til andre europeiske land.

I **kapittel 3** er det gitt en omtale av tilstandsutviklingen. Omtalen dekker alle indikatorene i tiltaksplanen for 2018–2021, både de som omtales som *måлиндikatorer* og de *utdypende indikatorene*. Vi har valgt å sortere indikatorene etter de 13 innsatsområdene i tiltaksplanen.

Oppfølging av indikatorene er basert på data fra en rekke ulike kilder. Dette gjelder blant annet fartsmålinger, kontrollstatistikk, ulykkesstatistikk, reisevanedata, årsrapportering for gjennomføring av fysiske tiltak og tilstandsundersøkelser gjennomført ved observasjon. For å gi et utdypende bilde er omtalen av tilstandsutviklingen supplert med andre relevante undersøkelser, som for eksempel opplysninger fra årsrapporten for ulykkesanalysegruppens arbeid (UAG).

Organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid er viet oppmerksomhet i vedleggene 3 og 4. Her vises oversikter over kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner* (**vedlegg 3**) og over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001 (**vedlegg 4**).

¹ Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet omfatter de ni byområdene der det er (eller vil bli) inngått byvekstavtaler. Dette gjelder Osloregionen (Oslo og Akershus), Begensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen, Grenland og Tromsø.

2. Utviklingen i drepte og hardt skadde

2.1 Nasjonalt mål og utvikling

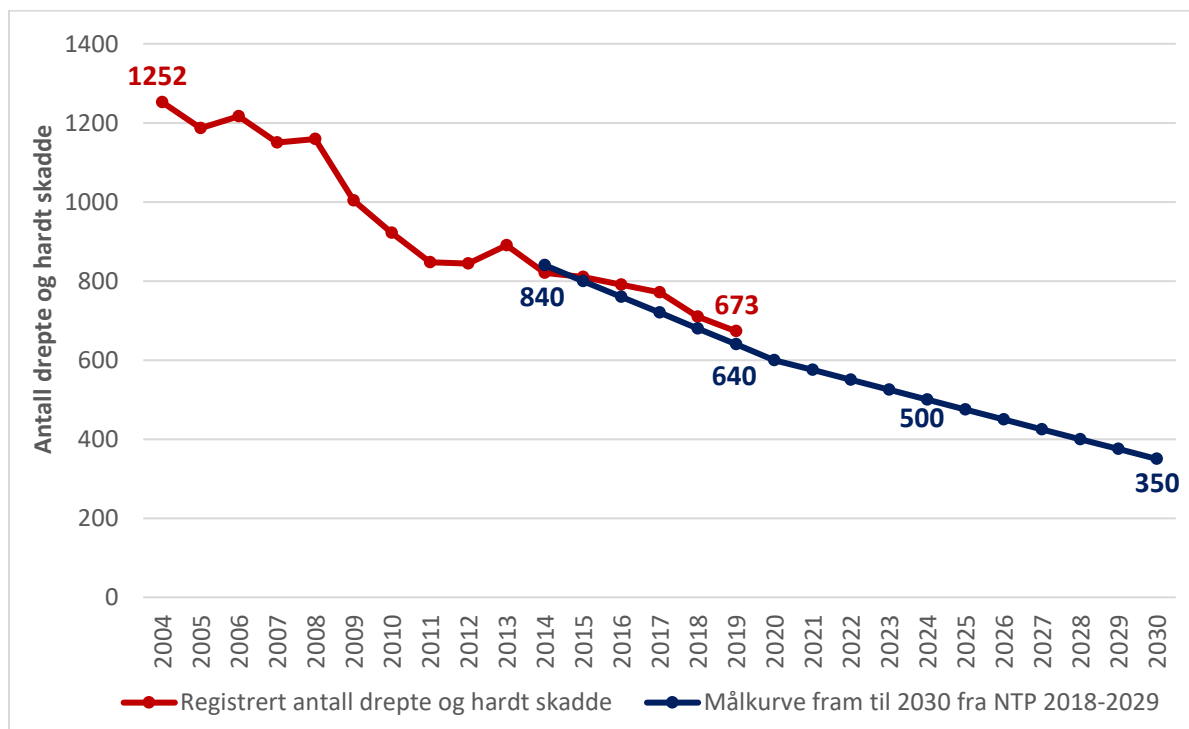
2.1.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 26 (2012–2013) NTP 2014–2023* ble det fastsatt et etappemål for trafikksikkerhet. Tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008–2011. Dette innebærer at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* er det satt et nytt etappemål for trafikksikkerhet – at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Etappemålet for 2024 i *NTP 2014–2023* beholdes som et delmål.

Basert på en trendframskriving av utviklingen de ti siste årene, ble det i arbeidet med *NTP 2014–2023* gjort en antakelse om at tallet på drepte og hardt skadde i 2014 ville ligge på om lag 840. Dette er utgangspunkt for målkurven fram til 2024, som er vist i *NTP 2014–2023* og forlenget fram til 2030 i *NTP 2018–2029* (se figur 2.1). Målkurven innebærer at tallet på drepte og hardt skadde må reduseres med i gjennomsnitt 40 hvert år fra 2014 til 2020. Deretter må antallet reduseres med gjennomsnittlig 25 hvert år fram til 2030.

Regjeringens etappemål for trafikksikkerhet er ambisiøst, og en utvikling i samsvar med målkurven forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

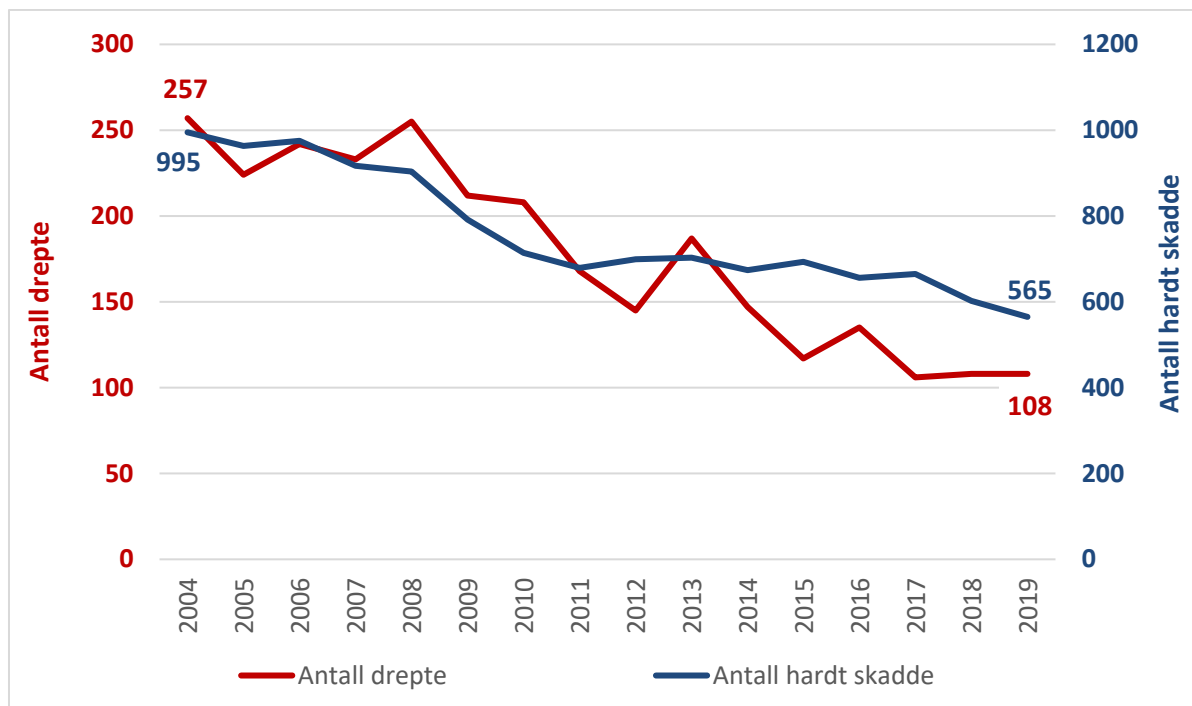


Figur 2.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2030

I 2019 var det 673 som enten ble drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Dette er 33 flere enn en utvikling i samsvar med målkurven. Resultatet for 2019 er likevel en god forbedring sammenliknet med 2018. De tre siste årene er antall drepte og hardt skadde redusert med gjennomsnittlig 40 per år, hvilket er samme årlige reduksjon som er lagt til grunn i målkurven.

Til figur 2.1 bemerkes at det i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* var oppgitt et foreløpig resultat for 2018 på 673 drepte og hardt skadde. SSB gjennomførte en ekstra kvalitetssikring, og høsten 2019 ble det endelige resultatet for 2018 oppjustert til 710 drepte og hardt skadde. Dette er innarbeidet i figur 2.1.

Figur 2.2 viser ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde. Vi ser at det fra 2011 til 2017 knapt nok var noen reduksjon i antall hardt skadde. I samme periode ble antall drepte redusert med 37 prosent. De to siste årene har dette snudd. Antall drepte har holdt seg stabilt, mens antall hardt skadde er redusert fra 665 i 2017 til 565 i 2019.



Figur 2.2 Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde

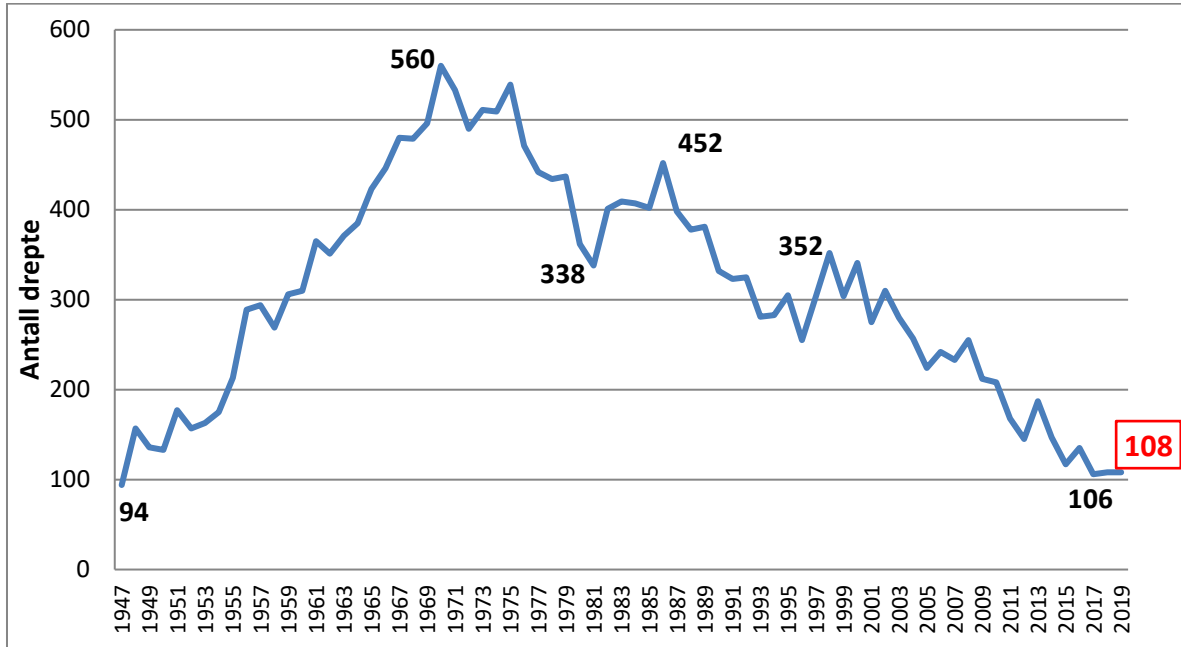
2.1.2 Nærmere om utviklingen i antall drepte

I 2019 var det 108 drepte i vegtrafikken. Det er samme antall som i 2018, men to flere enn i 2017, da vi hadde det laveste antall drepte i vegtrafikken siden 1947. De omkomne var fordelt på totalt 100 dødsulykker. Figur 2.3 viser hvor disse ulykkene skjedde.



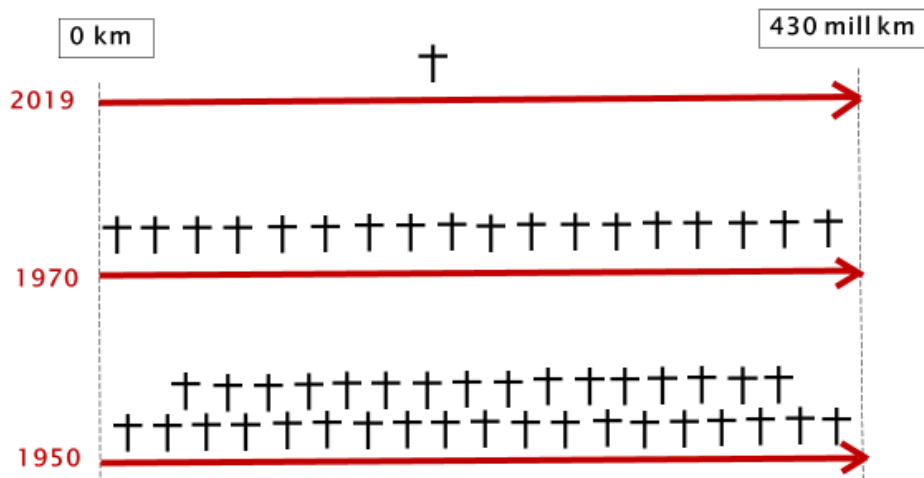
Figur 2.3 Dødsulykkene i Norge i 2019

Figur 2.4 viser at vi har hatt en klart positiv trend siden 1970, da det var 560 drepte i vegtrafikken. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for å bli drept per kjørt km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt 1935 drepte i 2019 i stedet for 108.



Figur 2.4 Utvikling i antall drepte

En annen måte å illustrere utviklingen på er at det i 2019 i gjennomsnitt var én drept for hver 430 mill. kjørt km, mens det i 1970 var gjennomsnittlig 18 drepte på denne distansen. Tilgjengelig statistikk tilbake til 1950 viser at det den gang var hele 35 drepte per 430 mill. kjørt km. Dette er illustrert i figur 2.5.



Figur 2.5 Antall drepte per 430 mill. kjøretøykm i 1950, 1970 og 2019

Foreløpige tall for de syv første månedene i 2020 viser at det var 60 omkomne i vegtrafikken. Dette er fire flere enn i samme periode i 2019.

2.1.3 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2019

Dersom vi ser på ulykkesstatistikken for enkeltåret 2019 finner vi følgende særtrekk:

- Ingen drepte under 16 år. Dette er første gang i «moderne tid» det ikke har omkommet noen barn i vegtrafikken. En gjennomgang av statistikken viser at det i 1969 var hele 103 barn i alderen 0–14 år som omkom i vegtrafikken. I 2019 er også tallet på hardt skadde barn historisk lavt.
- Mange drepte og hardt skadde i møteulykker på riksvegnettet. Dette gjelder både drepte og hardt skadde. Hele 65 prosent av de som omkom på riksvegnettet i 2019 omkom i møteulykker.
- Få drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på riksvegnettet. Dette gjelder både drepte og hardt skadde. I 2019 var det kun fem personer som omkom i utforkjøringsulykker på riksvegnettet. Dette er første året (siden 1990) med færre enn ti omkomne i utforkjøringsulykker på riksvegnettet.
- Få drepte og hardt skadde i kryssulykker. Sammenliknet med tidligere år er antallet særlig lavt for fylkesvegnettet og på kommunale veger. I 2019 var det kun fire personer som omkom i kryssulykker, hvilket er det klart laveste antallet siden 1990.
- Lavt antall drepte og hardt skadde på kommunale veger. Vi har hvert år siden 2015 hatt en reduksjon i drepte og hardt skadde på det kommunale vegnettet (se omtale i kap. 2.1.4 under overskriften «Vegkategori»). Vi hadde en ny markant reduksjon fra 2018 til 2019. Antall drepte og hardt skadde på det kommunale vegnettet er om lag halvert fra 2015 til 2019.
- Ingen drepte mopedister. Tidligere er det kun registrert ett år med null drepte på moped (2010). I tillegg til null drepte var det i 2019 også svært få hardt skadde på moped.
- Lavt antall drepte og hardt skadde syklistere. Det var en markant reduksjon i drepte og hardt skadde syklistere fra 2017 til 2018. I 2019 ble antallet redusert ytterligere. Seks syklistere omkom i 2019, hvilket er samme antall som i 2018, men betydelig lavere enn antallet i et «normalår».

2.1.4 Trender i ulykkesbildet

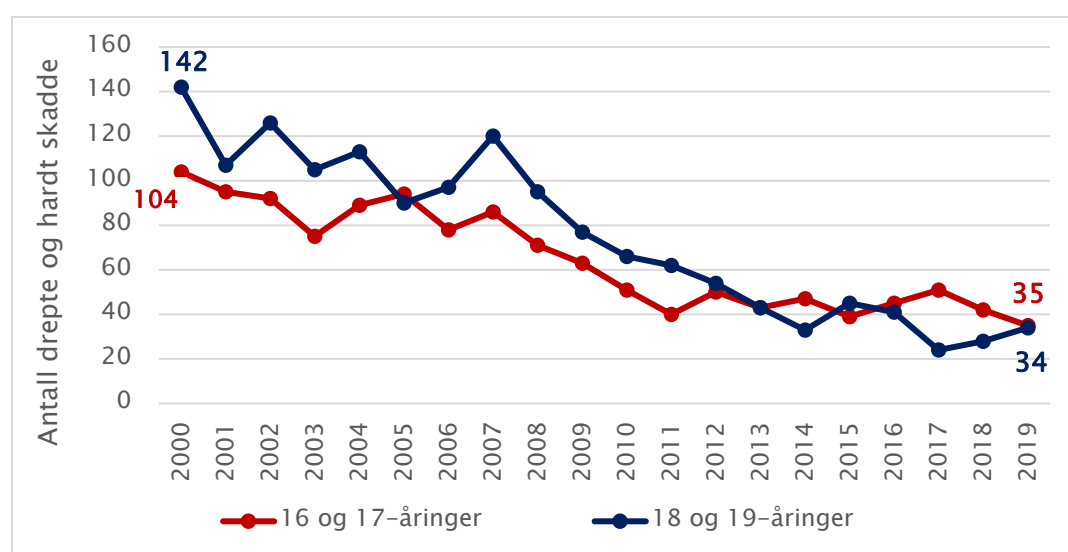
Vi må være forsiktige med å legge for mye vekt på utslag i ulykkesstatistikken for ett enkeltstående år. Som oftest vil det være av større betydning for trafikksikkerhetsarbeidet å se på utviklingen over en periode på flere år. Nedenfor har vi sett nærmere på utviklingen med utgangspunkt i henholdsvis aldersgrupper, trafikantgrupper, uhellstyper, vegkategori og fartsgrensenivå.

Aldersgrupper

Over tid har utviklingen vært positiv for alle aldersgrupper, men med betydelige forskjeller.

Dersom vi trekker linjene helt tilbake til 60-tallet er det ingen tvil om at utviklingen har vært mest positiv for barn. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0–14 år i trafikken, mens det i 2019 for første gang ikke omkom noen barn i trafikken². Dette er en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet (se figur 3.12 og nærmere omtale i kapittel 3.4).

Vi har også hatt en svært positiv utvikling blant ungdom. Her velger vi å se på utviklingen i drepte og hardt skadde siden år 2000, dvs fra fem år før den nye føreropplæringen trådte i kraft. Figur 2.6 viser en oppsplitting på 16/17-åringer (der mange av ulykkene er med moped og lett MC) og 18/19-åringer (der mange av ulykkene er med bil).



Figur 2.6 Utvikling i drepte og hardt skadde for aldersgruppene 16/17 år og 18/19 år

Figuren viser at vi for 18/19-åringene hadde en markant positiv trend fra 2007 til 2017, men at det deretter har vært to år med økt antall drepte og hardt skadde. For 16/17-åringene var det like mange drepte og hardt skadde i 2017 som tilbake i 2010. Her har det imidlertid vært en reduksjon de to siste årene.

² Den yngste som omkom i vegtrafikken i 2019 var 16 år.

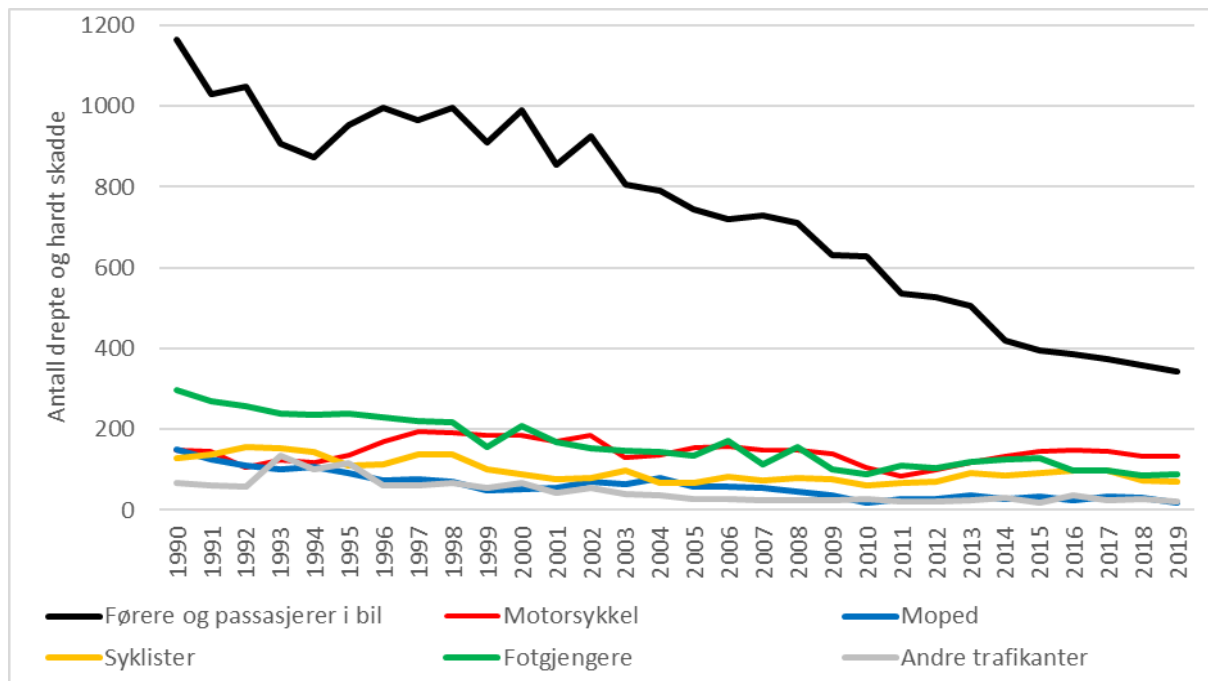
Det er verdt å merke seg at fordelingen mellom drepte og hardt skadde er svært ulik i de to aldersgruppene. Dersom vi ser på gjennomsnittet for de fem siste årene, har det vært nær fire ganger så mange drepte blant 18/19-åringene som blant 16/17-åringene. Imidlertid var det i samme periode mer enn 50 prosent flere hardt skadde blant 16/17-åringene enn blant 18/19-åringene.

Det er aldersgruppen 45–64 år som har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde denne aldersgruppen rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste årene har ligget på i overkant av 30 prosent. Målt i faktisk antall er det kun 13 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45–64 år i perioden 2016–2019 sammenliknet med perioden 1990–1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) er redusert med 59 prosent. En forklaring på dette kan være at denne aldersgruppen har videreført atferd fra de var unge førere på 80- og 90 tallet, med andre holdninger til trafiksikkerhet enn blant flertallet av dagens unge.

Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25–30 år siden.

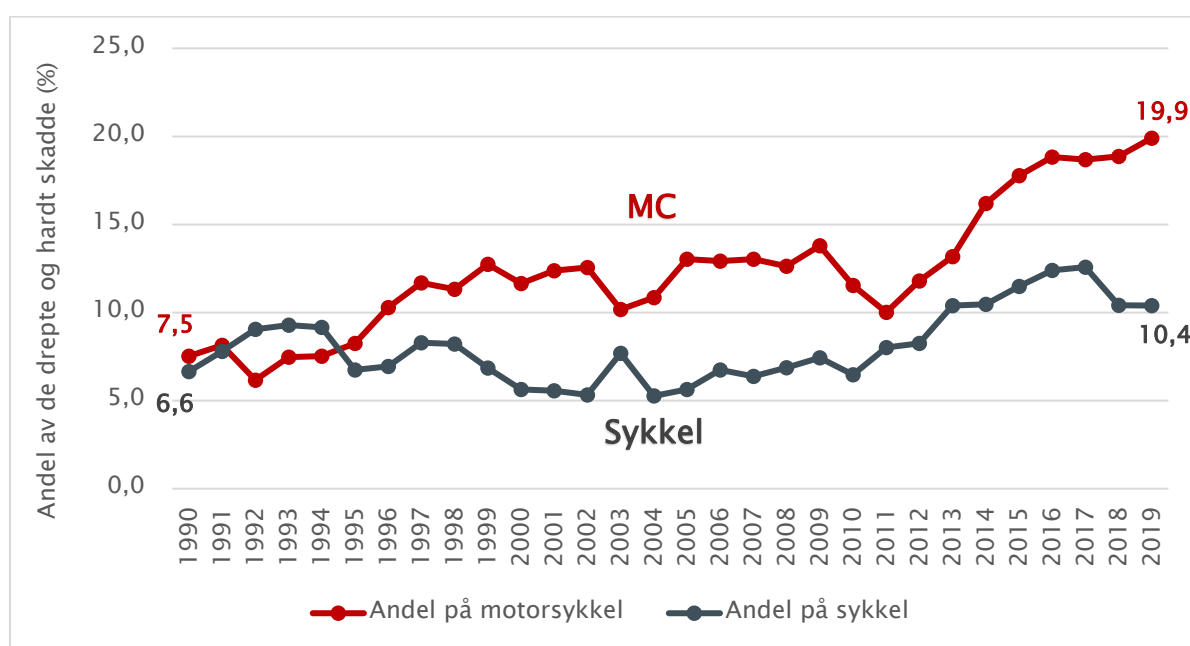
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Figur 2.7 viser at progresjonen er ulik for de ulike trafikantgruppene. Sett over perioden 1990–2019 har det vært en klar reduksjon i drepte og hardt skadde for bilførere/ bilpassasjerer, fotgjengere og mopedister, mens utviklingen ikke har vært like entydig positiv når det gjelder MC og sykkel.



Figur 2.7 Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper

Totalt antall drepte og hardt skadde er redusert fra 1955 i 1990 til 673 i 2019. Det betyr at trafikantgrupper som ikke har hatt noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde vil utgjøre en økende andel av totalt antall drepte og hardt skadde. Figur 2.8 viser utviklingen i andelen av de drepte og hardt skadde som gjelder MC³ og sykkel, som er de to trafikantgruppene som har hatt den dårligste utviklingen. Drepte og hardt skadde på MC utgjorde 7,5 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde i 1990. I 2019 var andelen økt til 19,9 prosent. For sykkel har ikke utviklingen vært like negativ, men det er verdt å merke seg at det fra 2004 til 2017 var en vedvarende økning i andelen drepte og hardt skadde som var syklister, fra 5,3 prosent i 2004 til 12,6 prosent i 2017. Imidlertid har de to siste årene gitt en markant forbedring.



Figur 2.8 Utvikling i andel av de drepte og hardt skadde som er på MC og sykkel

Figur 2.7 viser at den største nedgangen i antall drepte og hardt skadde har vært for førere og passasjerer i bil. Så seint som i 2010 utgjorde førere og passasjerer i bil hele 68 prosent av alle drepte og hardt skadde. De siste seks årene har andelen ligget relativt stabilt på rundt 50 prosent. Nedgangen skyldes selvsagt i stor grad sikrere biler, men også at det er denne trafikantgruppen som har hatt størst trafiksikkerhetsgevinst av gjennomførte infrastrukturtiltak.

³ Det gjøres oppmerksom på at grafen for MC i figur 2.8 ikke er direkte sammenliknbar med tilsvarende figur i dokumentet *Trafiksikkerhetsutviklingen 2018*. Det skyldes at figuren i rapporten for 2018 kun omfattet mellomtung og tung MC, mens figur 2.8 i årets dokument også omfatter lett MC.

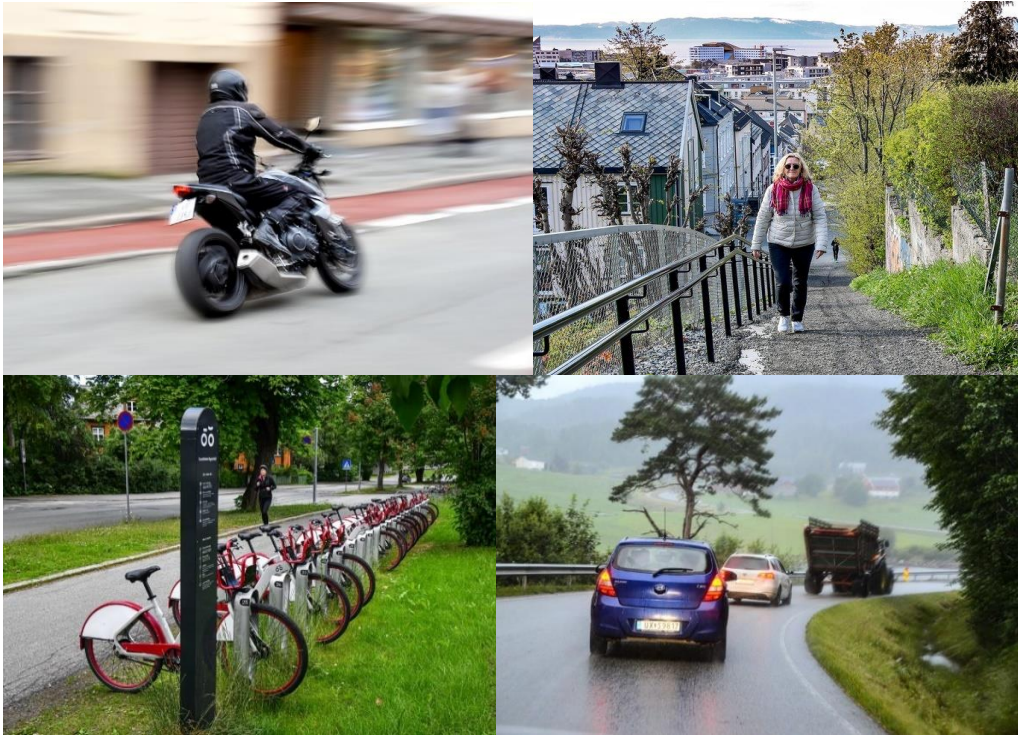
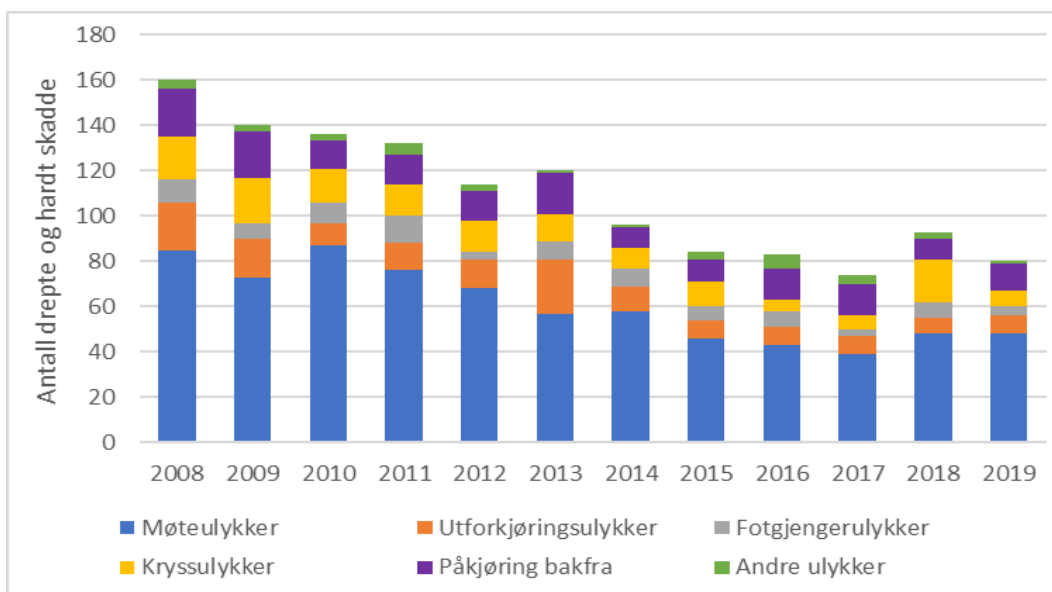


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge kjøretøy

Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til ulykker med tunge kjøretøy. Dette er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. Figur 2.9 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype. Figuren viser at det uten tvil er flest drepte og hardt skadde i møteulykker. Samlet for perioden 2008–2019 ble 55 prosent av de drepte og hardt skadde i uhell med tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker.



Figur 2.9 Antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt over perioden 2008–2019 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.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2016–2019 har at 7 prosent av de lettere skadde, 9 prosent av de hardt skadde og hele 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.

Uhellstyper

En fordeling på uhellstyper 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. Det ser ut til at dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike uhellstypene. For møteulykker var det en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til 25 prosent i 2016. De siste tre årene har det igjen vært en økning, spesielt kraftig fra 2018 til 2019. Sammenliknet med årene rundt 2010 har det de siste årene også vært en lavere andel som blir drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, uten at trenden er veldig tydelig. Andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker økte fra 2010 til 2015, men er deretter redusert. Bildet er noe uklart når det gjelder fotgjengerulykker. Etter noen år med økt andel av de drepte og hardt skadde fra 2010 til 2015, viser resultatene for de siste fire årene at andelen igjen er redusert til et noe lavere nivå.

Andelen av de drepte og hardt skadde som er i ulykker med påkjøring bakfra har holdt seg relativt stabilt etter 1990, dog med en svakt økende andel de siste ti årene.

Dersom vi ser isolert på riksvegnettet, økte andelen drepte og hardt skadde i møteulykker, fra rundt 35 prosent på begynnelsen av 1990-tallet til rundt 50 prosent i perioden 2009–2012. Dette til tross for at mye av det som er bygd av møtefrie riksveger er bygd i denne perioden. Fra 2013 til 2018 lå andelen relativt stabilt på rundt 40 prosent, for så å øke til 52 prosent i 2019.

Vegkategori

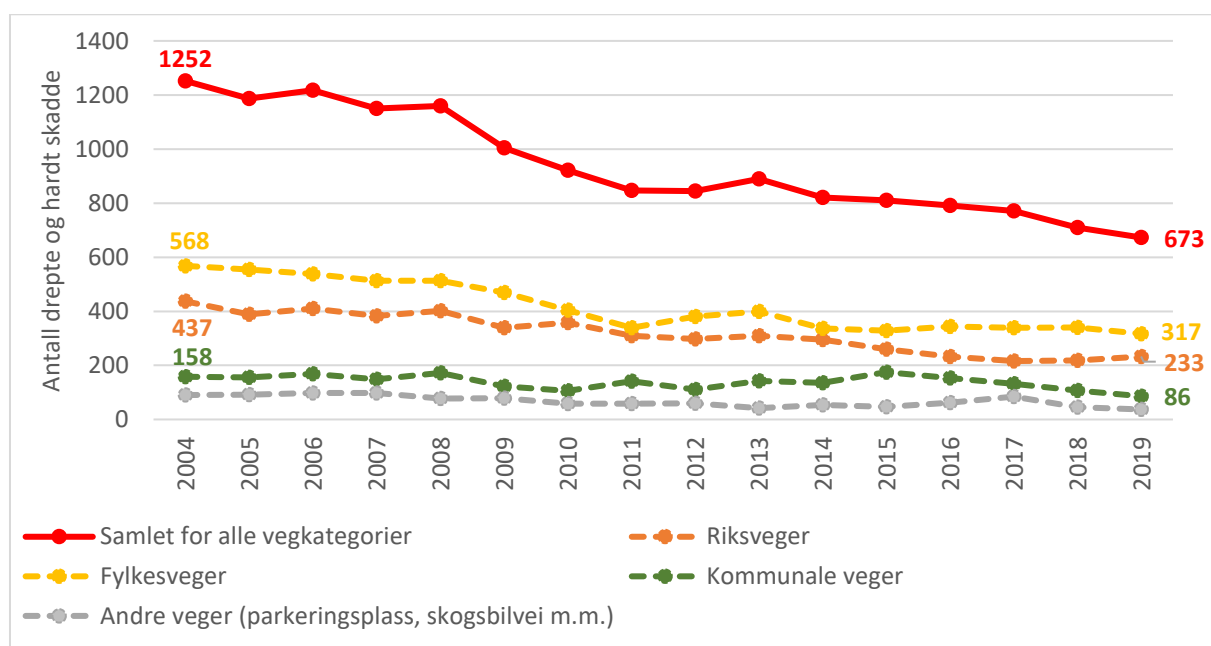
Figur 2.10 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019 fordelt på vegkategori⁴.

På riksvegnettet har hovedtrenden vært en relativt jevn reduksjon. Antall drepte og hardt skadde i 2018 var rundt halvparten av antallet i 2004. Det er imidlertid verdt å merke seg at det var en økning i antall drepte og hardt skadde på riksvegnettet fra 2018 til 2019, til tross for en reduksjon i det samlede tallet på drepte og hardt skadde.

⁴ Vi har valgt å forholde oss til dagens klassifisering av vegnettet. Det betyr at ulykker i perioden 2004–2009 på veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg 1/1–2010 her regnes som ulykke på fylkesveg.

På fylkesvegnettet var det en svært positiv utvikling fra 2004 til 2011, men etter 2011 har antall drepte og hardt skadde holdt seg relativt uendret, dog med en reduksjon fra 2018 til 2019. Vi har sett nærmere på om utviklingen har vært forskjellig på veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg 1/1–2010 sammenliknet med veger som også var fylkesveg før 1/1–2010. Vi har imidlertid ikke funnet systematiske forskjeller i utvikling mellom disse to kategorier av fylkesveg.

Situasjonen på det kommunale vegnettet var relativt uendret fra 2004 til 2015, Etter 2015 har det vært en markant reduksjon i antall drepte og hardt skadde hvert år, og antallet i 2019 er om lag halvparten av det det var i 2015. Dette er en oppsiktsvekkende positiv utvikling.



Figur 2.10 Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på vegkategori

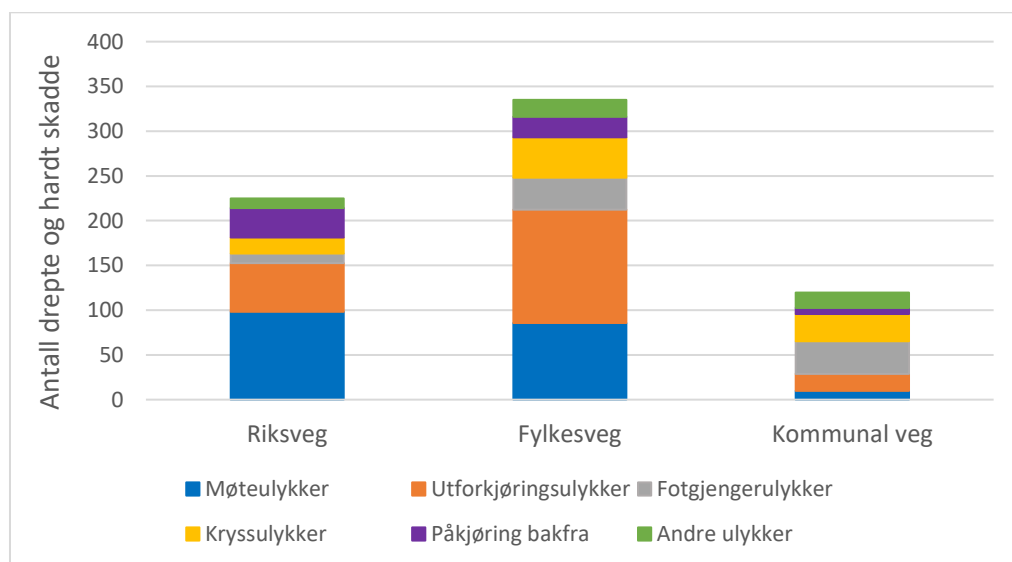
Gjennomsnittlig risiko ved å kjøre på riksvegnettet er betydelig lavere enn på fylkesvegnettet, og noe lavere enn på det kommunale vegnettet. Dette er en naturlig følge av at det er investert betydelig mer i trafiksikkerhet på riksveger enn på fylkesveger, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveger foregår på møtefrie veger, som har en langt lavere risiko enn veger med møtende trafikk. Basert på ulykkesstatistikk for 2016–2019 har:

- Riksvegnettet 11,3 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Fylkesvegnettet 20,6 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Det kommunale vegnettet 13,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer

Ulykker på riksvegnettet har gjennomgående høy alvorlighet. Selv om summen av drepte og hardt skadde er høyere på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet (jf. figur 2.10), er det motsatt dersom vi kun forholder oss til de drepte. De siste fire årene er de omkomne i vegtrafikken

fordelt med 43 prosent på riksvegnettet, 41 prosent på fylkesvegnettet, 9 prosent på det kommunale vegnettet og 7 prosent på andre veger⁵.

Figur 2.11 viser at utfordringene med hensyn til drepte og hardt skadde er ulike for de ulike delene av vegnettet. På riksvegnettet er møteulykker den største utfordringen, med 44 prosent av de drepte og hardt skadde. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesvegnettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale vegnettet⁶.



Figur 2.11 Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år i perioden 2016–2019, fordelt på vegkategori og uhellstype

Fartsgrensenivåer

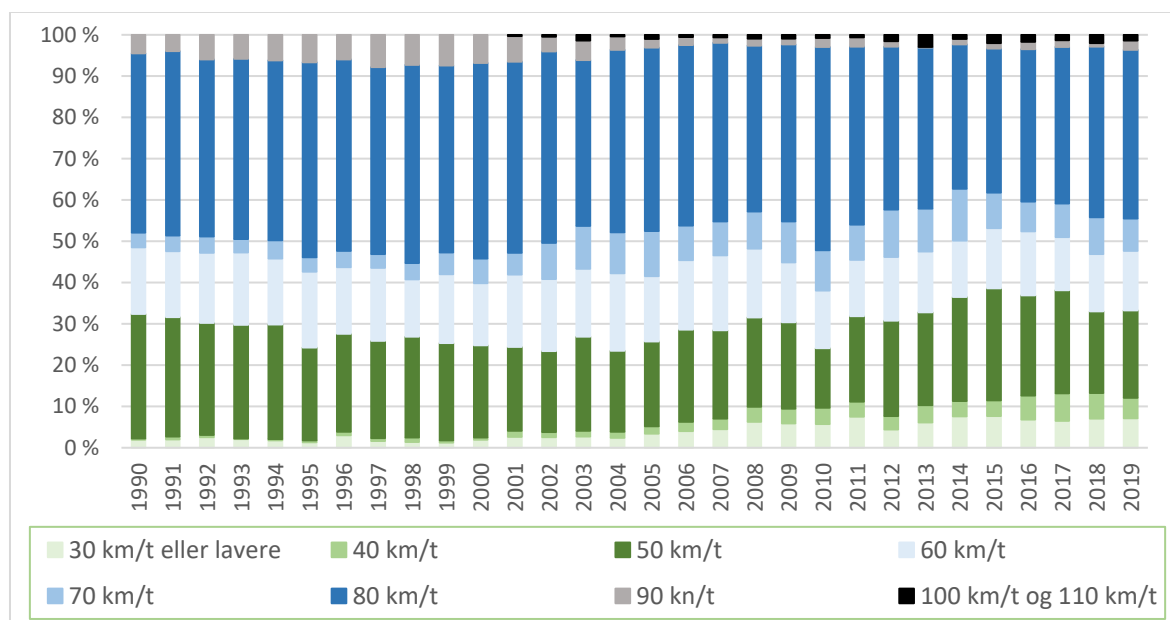
Møteulykker og utforkjøringsulykker skjer typisk *utenfor* tettbygd strøk, mens kryssulykker og fotgjengerulykker i stor grad skjer *innenfor* tettbygd strøk. Det vil derfor være en sammenheng mellom endringer som er beskrevet under overskriften «uhellstyper» og endringer i fordelingen av andelen drepte og hardt skadde på ulike fartsgrensenivåer. Fordeling på fartsgrenser er vist i figur 2.12.

Den økte andelen av drepte og hardt skadde innenfor fartsgrensene 40 km/t og 70 km/t er en naturlig konsekvens av at flere veger har blitt skiltet med disse fartsgrensene. Det som er av større interesse er fordelingen mellom drepte og hardt skadde innenfor og utenfor tettbygd strøk. Vi velger å legge til grunn at veger med fartsgrense til og med 50 km/t (grønne fargesjatteringer i figuren) ligger innenfor tettbygd strøk og veger med fartsgrense fra og med 60 km/t (blå og grå fargesjatteringer i figuren) ligger utenfor tettbygd strøk.

⁵ Privat veg åpen for allmenn trafikk; dvs parkeringsplass, skogsbilveg m.m.

⁶ Sykkelykker inngår ikke som en egen uhellstype i ulykkesregisteret, og er derfor ikke spesifisert i figur 2.11. En vesentlig del av sykkelykkene blir registrert som kryssulykker.

Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra et litt spesielt resultat for 2010 var trenden i perioden 2004–2017 at vi igjen fikk en økende andel av de drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t. I 2017 var andelen 38 prosent. I 2018 og 2019 er andelen redusert til henholdsvis 32 og 33 prosent.



Figur 2.12 Andel av de drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrenser

2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det vist fylkesvise målkurver. Disse har som utgangspunkt at alle fylkene skal ha 45 prosent færre drepte og hardt skadde i 2024 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009–2012. Ambisjonsnivået samsvarer med den nasjonale målkurven, dvs at summen av de fylkesvise målene gir 500 drepte og hardt skadde i 2024 og 350 drepte og hardt skadde i 2030.




De fylkesvise målkurvene i tiltaksplanen følger fylkesinndelingen som var før *Regionreformen*. Denne inndelingen er ikke lenger like relevant, og vi har i dette dokumentet valgt å forholde oss til fylkesinndelingen som gjelder f.o.m. 1/1–2020. Dette er imidlertid ikke helt uproblematisk, da de nye store fylkene ikke alle steder er en ren sammenslåing av tidligere fylker. Tilpasninger som er gjort er forklart vedlegg 1, sammen med de fylkesvise målkurvene og kurver som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte fylket.

Nedenfor følger tre ulike sammenstillinger som viser (1) fylkenes resultat for 2019 sammenliknet med den fylkesvise målkurven, (2) hvordan utviklingen har vært for det enkelte fylket fra 2004 til 2019 og (3) risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørt km på

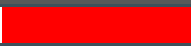











henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg i det enkelte fylket. Tabellene forholder seg til fylkesinndelingen f.o.m 1/1–2020.

2.2.1 Mål og utvikling i 2019

Tabell 2.1 sammenligner registrert antall drepte og hardt skadde i 2019 med den forutsatte 2019-verdien i målkurven. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

-  = Resultatet for 2019 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
-  = Resultatet for 2019 er omtrent som forutsatt i målkurven (innenfor +/- 10 prosent)
-  = Resultatet for 2019 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

Tabell 2.1 Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylker – Resultat for 2019 og mål

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2019 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2019	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks antall drepte og hardt skadde i 2030
Viken	128	153		70
Oslo	46	42		24
Innlandet	91	79		50
Vestfold og Telemark	50	65		28
Agder	40	33		22
Rogaland	43	49		23
Vestland	80	76		44
Møre og Romsdal	34	43		19
Trøndelag	63	56		34
Nordland	33	50		18
Troms og Finnmark	32	27		18
Norge samlet	640	673		350

Tabell 2.1 viser at fem fylker hadde et resultat i 2019 som var klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven (rød fargekode), mens fire fylker hadde et resultat som var klart bedre enn forutsatt (grønn statuskode). Det er imidlertid viktig å presisere at vi må regne med en del tilfeldige variasjoner fra år til år, og at vi derfor må være forsiktige med å legge for mye i resultatet for det enkeltstående år.

Resultatene for 2019 gir likevel grunn til å framheve enkelte fylker.




Oslo har tidligere ligget svært dårlig an i forhold til målkurven. I 2015 var det 121 drepte og hardt skadde i Oslo, mer enn det dobbelte av hva målkurven viser. Etter det er antallet redusert kraftig hvert år, og resultatene i 2018 (47 drepte og hardt skadde) og 2019 (42 drepte og hardt skadde) er lavere enn det som er lagt til grunn i målkurven. Reduksjonen er i all hovedsak på det kommunale vegnettet.

Også i **Agder** har det vært en svært positiv utvikling de to siste årene, fra 59 drepte og hardt skadde i 2017, til 48 drepte og hardt skadde i 2018 og 33 drepte og hardt skadde i 2019. Det er her verdt å merke seg at reduksjonen fra 2018 til 2019 i sin helhet skyldes færre drepte og hardt skadde i tidligere Aust-Agder fylke.

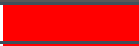











Nordland hadde den mest negative utviklingen i 2019, fra 37 drepte og hardt skadde i 2018 til 50 drepte og hardt skadde i 2019. Resultatet for 2019 ligger rundt 50 prosent over verdien vist for 2019 i målkurven.

2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2019

I tabell 2.2 har vi gjort en sammenlikning mellom fylkene, som viser hvilke fylker som har hatt den mest positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019. For å utjevne statistiske tilfeldigheter har vi valgt å sammenlikne fireårsperiodene 2004–2007 og 2016–2019. Også her er det gjort en vurdering ved hjelp av en tredelt fargeskala. Denne er basert på hvordan man ligger an i forhold til en progresjon i samsvar med den nasjonale målkurven (dvs. 42 prosent reduksjon fra 2004–2007 til 2016–2019).

-  = Prosentvis reduksjon betydelig større enn i den nasjonale målkurven (over 46 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon omtrent som i den nasjonale målkurven (f.o.m 38 t.o.m 46 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon betydelig lavere enn i den nasjonale målkurven (under 38 prosent)

Tabell 2.2 Sammenlikning av drepte og hardt skadde i periodene 2004–2007 og 2016–2019

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2007	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2016–2019	Prosentvis endring fra 2004–2007 til 2016–2019	Vurdering av utvikling
Viken	245,00	157,00	-36 %	
Oslo	73,25	61,25	-16 %	
Innlandet	155,75	86,25	- 45 %	
Vestfold og Telemark	103,00	63,50	-38 %	
Agder	87,00	49,00	-44 %	
Rogaland	80,25	56,50	-30 %	
Vestland	139,00	88,50	-36 %	
Møre og Romsdal	70,00	39,75	-43 %	
Trøndelag	127,25	60,25	-53 %	
Nordland	54,00	41,50	-23 %	
Troms og Finnmark	65,50	32,75	-50 %	
Norge samlet	1200,00	736,25	- 39 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	700,00	- 42 %	

Tabellen viser at Oslo og Nordland har hatt dårligst utvikling, med henholdsvis 16 og 23 prosent reduksjon. For Oslo er resultatet preget av et svært dårlig år i 2016. Etter det har Oslo hatt en svært positiv utvikling, og resultatene for 2018 og 2019 ligger under målkurven (jf. omtale i tilknytning til tabell 2.1). Den svake utviklingen i Nordland skyldes et svært høyt antall drepte og hardt skadde i 2019.

Den mest positive utviklingen har vi hatt i Trøndelag og i Troms og Finnmark, med rundt en halvering av antall drepte og hardt skadde.

2.2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km

Tabell 2.3 viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder trafikantenes risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km. Beregnet risiko er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2016–2019, og vises både for fylket samlet og spesifisert på henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Det er brukt tilsvarende fargeskala som i tabellene 2.1 og 2.2, der gul fargekode er innenfor +/- 10 prosent i forhold til landsgjennomsnittet. Grønt betyr at risikoen i fylket er mer enn 10 prosent lavere enn landsgjennomsnittet og rødt at risikoen er mer enn 10 prosent høyere enn landsgjennomsnittet.

Tabell 2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjørte km fordelt på fylker og vegkategori (basert på statistikk for årene 2016–2019)

Fylke	Alle veger		Riksveger		Fylkesveger		Kommunale veger	
	Drepte/hardt sk		Drepte/hardt sk		Drepte/hardt sk		Drepte/hardt sk	
	per mrd kjtkm ^A		per mrd kjtkm		per mrd kjtkm		per mrd kjtkm	
Viken	13,0		8,6		21,0		10,1	
Oslo	15,5		5,2				41,8	
Innlandet	17,2		14,1		27,3		6,2	
Vestfold og Telemark	13,6		12,2		17,7		6,3	
Agder	16,7		12,0		24,0		12,9	
Rogaland	14,7		9,4		19,2		14,3	
Vestland	18,6		16,9		23,1		11,3	
Møre og Romsdal	14,9		11,9		20,8		7,6	
Trøndelag	12,9		12,0		17,2		7,4	
Nordland	20,2		23,8		18,8		15,1	
Troms og Finnmark	13,6		15,6		14,6		6,3	
Norge samlet	15,0		11,3		20,6		13,1	

^A Gjelder samlet for riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veier som er åpne for allmenn trafikk. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veier i beregningen av risiko per mrd. kjørte km.

Tabellen viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er lavest i Viken og i Trøndelag og høyest Nordland.

Dersom vi ser på riksvegnettet isolert, er risikoen lavest i Oslo, etterfulgt av Viken, mens den er klart høyest i Nordland. Regionreformen har gitt store fylker, og for enkelte fylker er det

store forskjeller i risiko i de ulike delene av fylket. På riksvegnettet i Viken er den gjennomsnittlige risikoen i tidligere Akershus og Østfold fylker henholdsvis 6,0 og 6,6 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm, mens den er på hele 15,1 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm i tidligere Buskerud fylke. Dette har en naturlig sammenheng med at andelen av trafikkarbeidet på riksvegnettet som foregår på møtefri veg er klart større i Østfold og Akershus enn i Buskerud.

På fylkesvegnettet skiller Troms og Finnmark seg positivt ut, mens Innlandet har flest drepte og hardt skadde per kjørte km. Det svake resultatet for Innlandet skyldes tidligere Oppland fylke (37,7 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm), mens tidligere Hedmark fylke (21,9 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm) ligger nært opp til landsgjennomsnittet.

Resultatene for det kommunale vegnettet er beheftet med atskillig større usikkerhet enn for riksveger og fylkesveger. Dette skyldes for det første at grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet på det kommunale vegnettet er mangelfullt. I tillegg er antall drepte og hardt skadde lavt, og statistiske tilfeldigheter vil kunne gjøre betydelige utslag. Men selv om det tas hensyn til denne usikkerheten er det likevel liten tvil om at risikoen er langt høyere på det kommunale vegnettet i Oslo enn på kommunale veger i andre fylker. Mens det samlet for hele det kommunale vegnettet er 13,1 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm (jf. tabell 2.3), er risikoen nede i 9,5 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm dersom vi kun tar med kommunale veger utenom Oslo.

2.3 Utvikling i de største byområdene

Ved behandling av *Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk* ble det besluttet at det skulle legges til grunn et *nullvekstmål* for persontransport med bil i de største byområdene. Nullvekstmålets innhold og ordlyd har vært gjenstand for politiske diskusjoner. Etter en prosess knyttet opp mot det forberedende arbeidet med NTP 2022–2033 er det besluttet at følgende ordlyd skal legges til grunn⁷: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*. Dette er en noe videre definisjon enn det som tidligere er lagt til grunn.

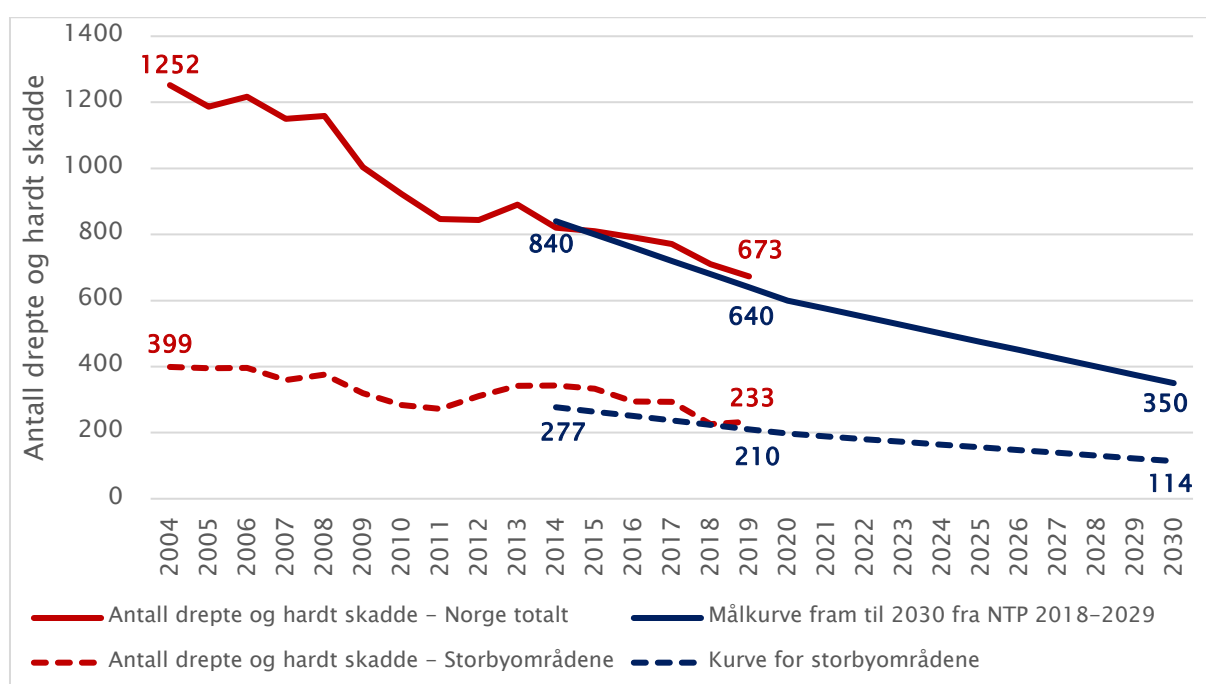
Byområdene det her er snakk om er områdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstvtaler. Dette gjelder Osloregionen (Oslo og Akershus), Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma regionen, Grenland og Tromsø.

Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2013/2014 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag 13 ganger høyere for syklister og

⁷ Brev fra Samferdselsdepartementet datert 8/6–2020 om «Oppfølging av bompengeaftalen fra 2019 videreutviklet nullvekstmål» (ref 19/1948–)

om lag 8 ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med førere og passasjerer i bil. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underrapportering av skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken (se nærmere omtale i kapittel 3.7.5).

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* 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*». Det er viktig å følge utviklingen sett opp mot denne ambisjonen, og dette vil derfor være en naturlig del av de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.



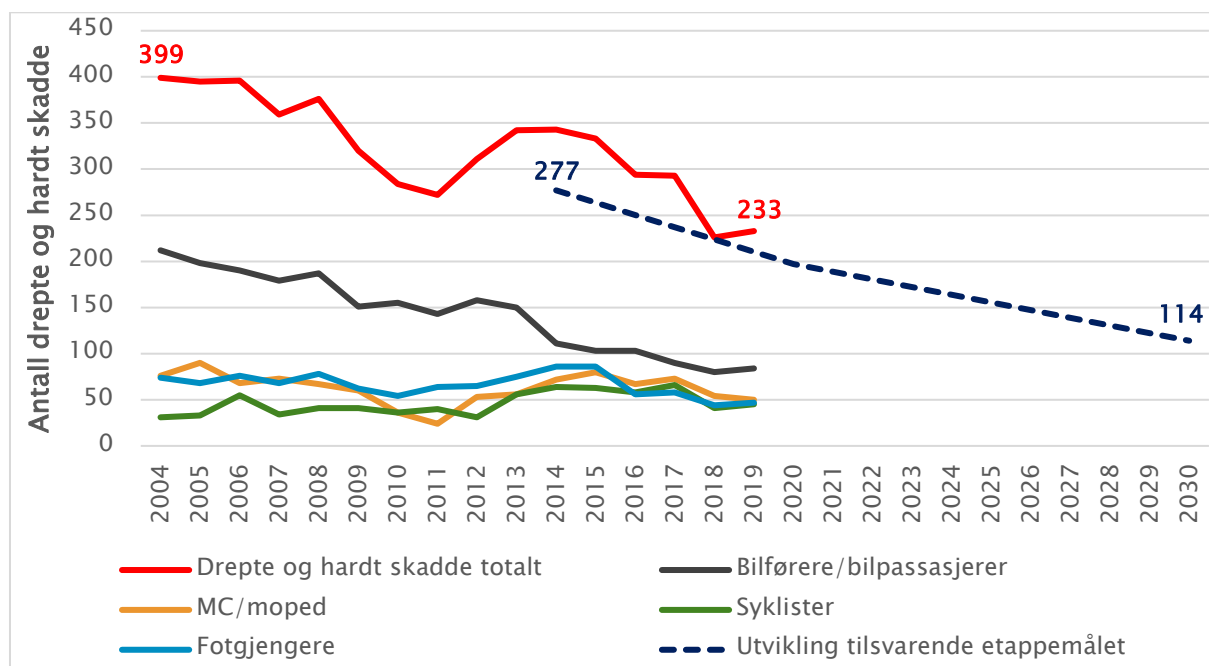
Figur 2.13 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i storbyområdene og kurve som viser en progresjon på linje med den nasjonale målkurven i Nasjonal transportplan.

I figur 2.13 vises (med stiptet linje) utviklingen i samlet antall drepte og hardt skadde i de ni byområdene som omfattes av nullvekstmålet⁸. I tillegg vises nødvendig utvikling fram til

⁸ I enkelte av byområdene har det vært uklart hvilke kommuner som skal inngå i byveksttaltene. I figurene 2.13 og 2.14, i tabell 2.4 og i vedlegg 2 har vi valgt å inkludere kommunene som inngår i de fire gjeldende byveksttaltene, samt kommuner som inngår i samtaler om framtidige byveksttaltene i de øvrige 5 byområdene. Dette gjelder: (1) **Nedre Glomma regionen** – Kommunene Sarpsborg og Fredrikstad, (2) **Osloregionen** – Oslo + alle kommunene i tidligere Akershus fylke, (3) **Buskerudbyen** – Kommunene Drammen, Lier og Øvre Eiker, (4) **Grenland** – Kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan, (5) **Kristiansandregionen** – Kristiansand kommune, (6) **Nord-Jæren** – Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, (7) **Bergensregionen** – Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, (8) **Trondheimsregionen** – Kommunene Trondheim Malvik, Melhus og Stjørdal og (9) **Tromsø** – Tromsø kommune.

2030 dersom disse byområdene skal ha den samme progresjonen som forutsettes i den nasjonale målkurven i *Nasjonal transportplan*⁹. Resultatene for årene 2014 til 2017 viser at byområdene var klart på etterskudd i forhold til en slik kurve, men at vi i 2018 og 2019 hadde en forbedring som gjør at vi ligger betydelig nærmere kurven.

I figur 2.14 er det gjort en oppsplitting av utviklingen i de ni storbyområdene på trafikantgruppe. Vi ser at utviklingen har vært svært positiv for bilførere/bilpassasjerer. For MC/moped, syklist og fotgjenger har det over tid ikke vært noen tydelig utvikling i riktig retning.



Figur 2.14 Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene – samlet og fordelt på trafikantgrupper

I vedlegg 2 er det vist tilsvarende grafer for det enkelte storbyområde.

I tabell 2.4 er det gjort en sammenlikning mellom utviklingen i de ni storbyområdene og i landet for øvrig. Sammenlikningen gjelder gjennomsnittstall for fireårsperiodene 2004–2007 og 2016–2019. Hovedkonklusjonen vi kan trekke ut av tabellen er at utviklingen i antall drepte og hardt skadde har vært noe dårligere i de største byområdene enn i landet for øvrig – en reduksjon på 32 prosent i storbyområdene mot en reduksjon på hele 42 prosent i resten av landet. Det er her også verdt å påpeke at 2018 og 2019 var relativt «gode år» i storbyområdene sammenliknet med 2016 og 2017.

En underoppdeling i trafikantgrupper viser at utviklingen når det gjelder bilførere/bilpassasjerer og MC/moped har vært omtrent den samme innenfor og utenfor de største

⁹ Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde i 2014, 2020 og 2030 er angitt med henholdsvis 7, 34 og 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i storbyområdene i perioden 2009–2012 (jf. innledende tekst til vedlegg 1)

byområdene. For de andre trafikantgruppene, dvs. syklister og fotgjengere, har imidlertid utviklingen vært betydelig dårligere i de største byområdene enn i landet for øvrig. Spesielt bekymringsfullt er det at antall drepte og hardt skadde syklister i storbyområdene har økt med hele 37 prosent.

Tabell 2.4 Utvikling i drepte og hardt skadde i de ni største byområdene sammenliknet med landet forøvrig

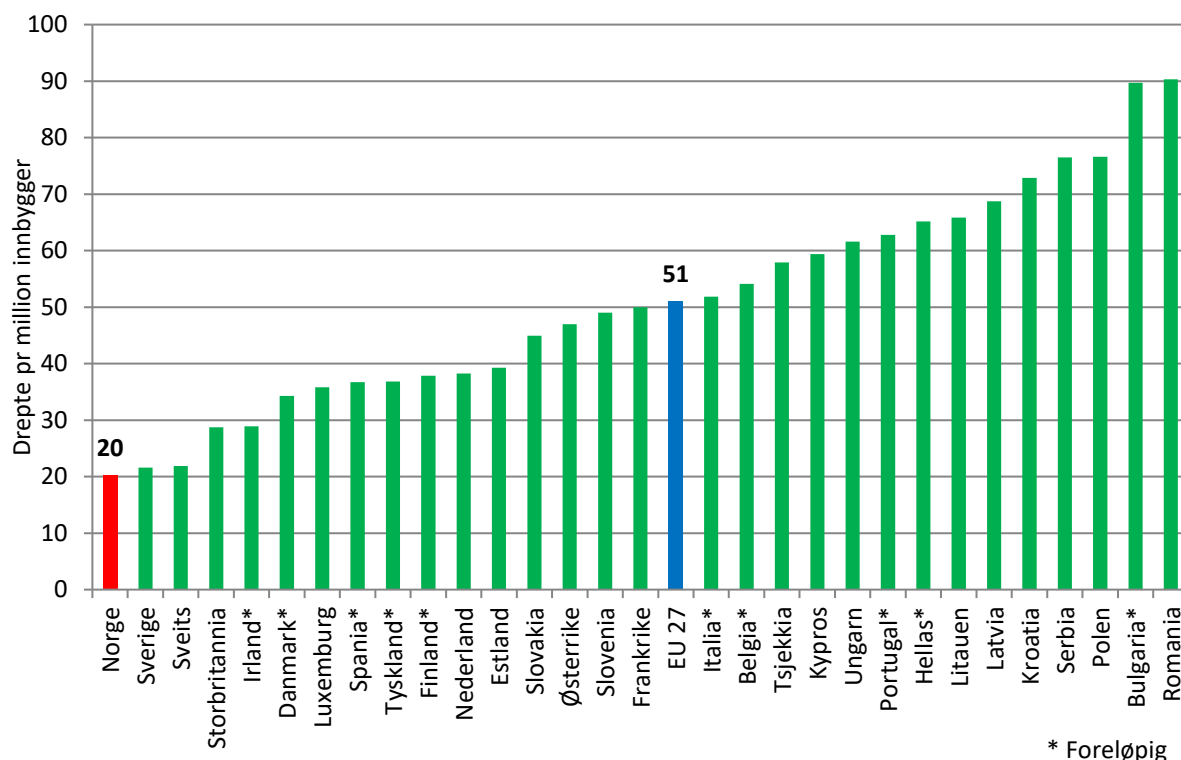
	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2016–2019	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2016–2019	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde totalt	387,25	261,50	– 32 %	814,25	474,75	– 42 %
Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer	194,75	89,25	– 54 %	551,75	276,25	– 50 %
Antall drepte og hardt skadde syklister	38,25	52,50	+ 37 %	33,75	32,25	– 4 %
Antall drepte og hardt skadde fotgjengere	71,50	51,25	– 28 %	69,50	41,50	– 40 %
Antall drepte og hardt skadde på MC/moped	76,75	61,00	– 21 %	135,00	105,25	– 22 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper	6,00	7,50	–	23,00	19,50	–



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Figur 2.15 viser antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2019¹⁰. Figuren viser at Norge har lavest antall drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet, og dette er femte året på rad at Norge innehar denne posisjonen.



Figur 2.15 Antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i 2019 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land (statistikk fra European Transport Safety Council – ETSC)

I 2019 hadde Norge 20 drepte per million innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 51¹¹. Sverige og Sveits ligger nærmest Norge, med 22 drepte per million 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)¹². Blant de 20 EU-landene som har meldt inn tall for trafikkarbeid, ligger gjennomsnittet på 6,1 drepte per mrd kjøretøykm, mens risikoen i Norge i 2019 lå på 2,3 drepte per mrd kjøretøykm.

¹⁰ Statistikk hentet fra årlige rapporter om «Road Safety Performance Index» fra European Transport Safety Council – ETSC.

¹¹ Gjelder de 27 EU-landene (Storbritannia ikke inkludert)

¹² ETSC: Ranking EU progress on Road Safety – 14th Road Safety Performance Index Report, juni 2020 (side 19).

EU har fastsatt et mål om at antall drepte i vegtrafikken skal halveres fra 2010 til 2020. Fra 2010 til 2013 fulgte utviklingen langt på veg den nødvendige progresjonen, men de siste seks årene har det vært en klar stagnasjon. Fra 2010 til 2019 er antall drepte i EU redusert med 24 prosent. Målet om 50 prosent reduksjon innen 2020 ser dermed ut til ikke å bli nådd.

3. Tilstandsutviklingen

I dette kapitlet er det gitt en gjennomgang av tilstandsutviklingen innenfor områder der vi vet at endringer har betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Omtalen dekker indikatorene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Vi har valgt å sortere indikatorene etter de 13 innsatsområdene i tiltaksplanen, med hvert innsatsområde som et eget delkapittel, og med en rekkefølge som følger disposisjonen i tiltaksplanen.

Det er to kategorier av indikatorer:

- Indikatorer der det er satt mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen ***målindikatorer***.
- Indikatorer som brukes for å synliggjøre en utvikling, men der det ikke settes mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen ***utdypende indikatorer***.

Det er *målindikatorene* som har hovedfokus når vi vurderer om tilstandsutviklingen går i ønsket retning. De utdypende indikatorene vil gi viktig supplerende informasjon om utviklingen, og er i mange tilfeller en underoppdeling av målindikatorene.

3.1 Fart

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målindikator:

Innen 2022 skal 70 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (*M.1.1*)

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) (*U.1.1*).
- Andel av kjøretøyene med fart mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen (*U.1.2*).
- Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor (*U.1.3*).

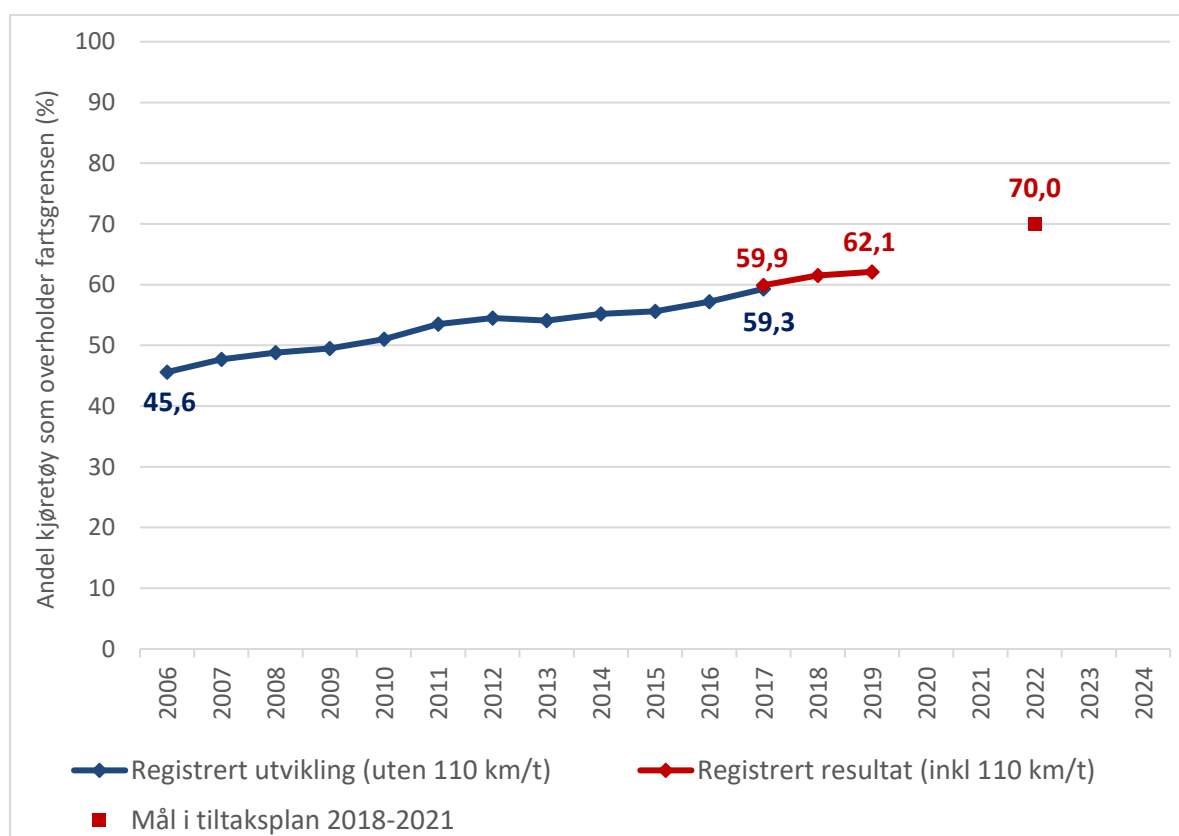
Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sine fartsregistreringer

Fartsutviklingen knyttet til indikatorene M.1.1, U.1.1 og U.1.2 måles av Statens vegvesen gjennom kontinuerlige registreringer hele året fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år, og fartsvalget her skal i all hovedsak ikke være påvirket av vegens kurvatur, aktivitet på vegens sidearealer eller køproblemer. Utvalget omfatter målepunkter både på riksveger og fylkesveger, og alle deler av landet er representert. Registreringene omfatter både tunge og lette biler, men ikke MC og moped. Videre omfatter registreringene

målepunkt innenfor alle fartsgrensenivåer fra og med 50 km/t. Det er foretatt en vekting, der overholdelse av fartsgrenser innenfor de ulike fartsgrensenivåene er gitt en vekt tilsvarende andelen av trafikkarbeid som foregår på veg med denne fartsgrensen.

Figur 3.1 viser utvikling i andel førere som overholder fartsgrensen i perioden 2006–2019. I tillegg vises mål for fartsgrenseoverholdelse i 2022, som ble fastsatt i tiltaksplanen for 2018–2021 (jf. indikator M.1.1).

Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014, og det er derfor ingen av registreringspunktene i det opprinnelige utvalget fra 2006 som har denne fartsgrensen. Den blå kurven i figur 3.1 innebefatter derfor ikke fartsgrense 110 km/t. Fra og med 2017 er det også tatt med «nye» målepunkter med fartsgrense 110 km/t. I disse punktene er det relativt høy overholdelse av fartsgrensen, og det påvirker det samlede resultatet for landet. I 2019 var overholdelsen 61,8 prosent dersom fartsgrense 110 km/t ikke regnes med og 62,1 prosent dersom fartsgrense 110 km/t inkluderes.



Figur 3.1 Overholdelse av fartsgrensene – registrert tilstand og mål

Figuren viser at andelen som overholder fartsgrensen økte med rundt 16,5 prosentpoeng fra 2006 til 2019. Dette er en oppsiktsvekkende god utvikling. Sammenhengen mellom redusert fart og redusert antall ulykker er svært godt dokumentert, og det er ingen tvil om at den økte overholdelsen av fartsgrensene i perioden 2006–2019 har gitt et viktig bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde.

Selv om utviklingen har vært positiv, er det ingen tvil om at det vil være krevende å nå målet i tiltaksplanen for 2018–2021 om at 70 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022. Det vil kreve at andelen som overholder fartsgrensen øker med 2,6 prosentpoeng per år fram til 2022. Dette er en betydelig kraftigere årlig økning enn det vi har hatt de siste årene.

For trafiksikkerhetsarbeidet er det særlig viktig å få ned omfanget av klare fartsgrenseovertridelser. En indikasjon på utviklingen er gitt i figur 3.2, som viser utvikling i hastigheten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor, fordelt på ulike fartsgrensenivåer¹³ (jf. indikator U.1.1).

Figuren viser at det over tid har vært en klar reduksjon for fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t. Imidlertid var det små endringer fra 2018 til 2019, noe som kan være et varsel om at den positive utviklingen er i ferd med å stoppe opp.

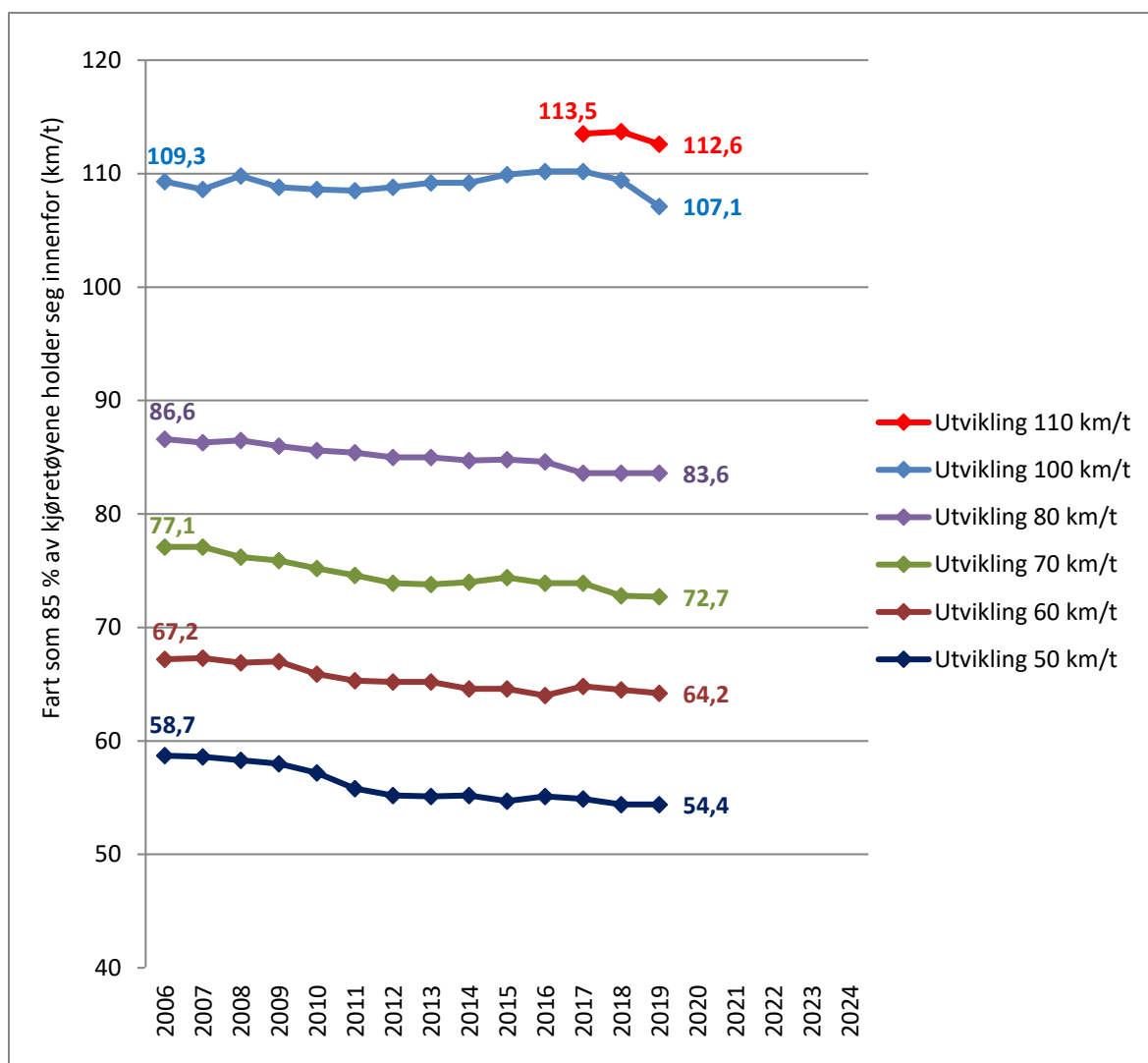
Figur 3.2 viser videre at det fra 2006 til 2018 kun var små endringer i farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved fartsgrense 100 km/t. Her har det imidlertid vært en kraftig reduksjon (dvs. forbedring) fra 2018 til 2019, men det er viktig å være oppmerksom på at det dreier seg om få målepunkter med fartsgrense 100 km/t, og at spesielle forhold ved ett av punktene vil kunne ha stor betydning for det samlede resultatet for fartsgrensenivået.

Også for fartsgrense 110 km/t har det vært en klar forbedring fra 2018 til 2019. I 2019 var farten som 15 prosent av kjøretøyene overskred kun 2,6 km/t over fartsgrensen.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

¹³ Fartsgrensene 30 km/t og 40 km/t er ikke med i figuren da de ikke inngår i grunnlaget for tilstandsmålet. Fartsgrense 90 km/t er også utelatt. Dette fordi det er få registreringspunkter med denne fartsgrensen, hvilket betyr at vi kan få uforholdsmessig store svingninger fra år til år, uten at dette nødvendigvis gir et godt bilde av den reelle fartsutviklingen.



Figur 3.2 Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensnivåer

De fleste som kjører over fartsgrensen begrenser seg til å kjøre noen få km for fort. Registreringene for 2019 viser at 8,63 prosent av det samlede trafikkarbeidet foregår med hastighet mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Tilsvarende tall for 20 km/t over fartsgrensen er 1,46 prosent og for 30 km/t over fartsgrensen 0,32 prosent (jf. indikator U.1.2). Dette er noe høyere andeler enn i 2018, da andelene var henholdsvis 5,93 prosent, 0,95 prosent og 0,24 prosent.

Basert på Statens vegvesens 50 målepunkter har vi oppsummert følgende utvikling fra 2018 til 2019:

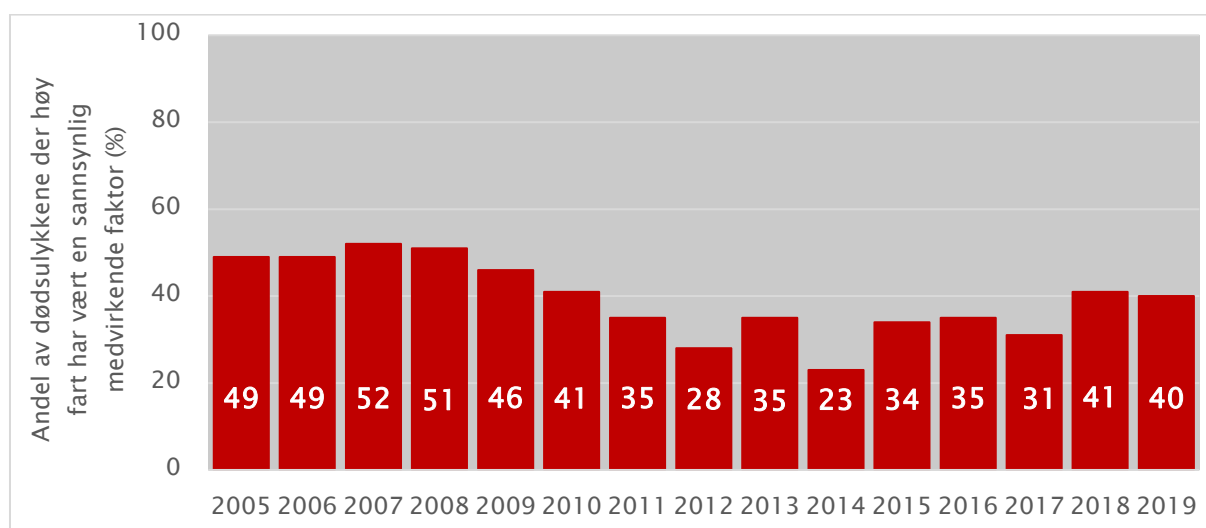
- Andelen som bryter fartsgrensen er redusert (jf. figur 3.1).
- Farten som 15 prosent av kjøretøyene overskrider er omtrent uendret fra 2018 til 2019 (gjelder fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t, jf. figur 3.2).
- Andelen med klare fartsovertredelser (mer enn 10 km/t over fartsgrensen) økte fra 2018 til 2019.

Det betyr at selv om andelen som holder fartsgrensen har økt, så har også andelen med klare fartsovertredelser økt.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet av fartsutviklingen. Figur 3.3 viser utviklingen i andelen av dødsulykker der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (jf. indikator U.1.3). Fra 2005 til 2008 lå andelen stabilt på rundt 50 prosent. I perioden 2008 til 2012 gikk andelen dødsulykker med høy fart som medvirkende faktor kraftig ned. Etter 2012 har det ikke vært noen klar tendens. Etter noen år med andeler mellom 30 og 35 prosent, fikk vi en markant økning til 41 prosent i 2018 og 40 prosent i 2019, hvilket er på samme nivå som i 2010.

Sammenholdt med at figur 3.1 viser at overholdelsen av fartsgrensene har økt med 11 prosentpoeng fra 2010 til 2019, kan det ved første øyekast virke ulogisk at andelen dødsulykker med høy fart som medvirkende faktor er omtrent like høyt i 2019 som i 2010. Men dette må sees i sammenheng med at totalt antall dødsulykker har gått kraftig ned, fra 190 i 2010 til 100 i 2019. Det betyr at det i 2010 var 78 dødsulykker med høy fart som sannsynlig medvirkende faktor, mens det i 2019 var en sannsynlig medvirkende faktor i 40 dødsulykker. Det er også viktig å ha med i vurderingen at antall dødsulykker er lavt og at resultatet for ett enkeltår i vesentlig grad vil være preget av statistiske tilfeldigheter.



Figur 3.3 Utvikling i andel (prosent) av dødsulykkene der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG)

3.2 Rus

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikatorer:

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (M.2.1).
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (M.2.2).

Utdypende indikator:

- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak (U.2.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra vegkantundersøkelser utført av Oslo universitetssykehus (OUS)

Måлиндikatorerne for omfang av kjøring under påvirkning av alkohol (M.2.1) og narkotika (M.2.2) er knyttet til gjennomføring av OUS sine vegkantundersøkelser¹⁴, der resultatene er basert på analyse av spyttprøver. Dette er undersøkelser der utvelgelsen av førere er tilfeldig, og der prøvene behandles anonymt. Slike vegkantundersøkelser er svært ressurskrevende, og det må derfor påregnes at det vil gå mange år mellom hver gang det gjennomføres en ny undersøkelse. Ved fastsettelse av tilstandsmål ble det lagt til grunn at det skal gjennomføres en ny vegkantundersøkelse innen 2026, og at denne gjennomføres på en måte som gir sammenliknbare resultater med de foregående undersøkelsene fra 2008/2009 og 2016/2017¹⁵ (se resultater i tabell 3.1).

Tabell 3.1 Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres av rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere

	Vegkantundersøkelsen 2008/2009	Vegkantundersøkelsen 2016/2017
Alkohol	0,2 %	0,2 %
Narkotika	0,8 %	0,7 %
Trafikkfarlige legemidler	1,5 %	1,1 %

Sammenlikningen mellom de to vegkantundersøkelsene viser at omfanget av kjøring under påvirkning av alkohol er omtrent uforandret, mens bruken av narkotika og trafikkfarlige

¹⁴ Gjennomføres av Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo universitetssykehus (OUS). Enheten var fram til 1/1-2017 underlagt Folkehelseinstituttet (FHI).

¹⁵ 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)).

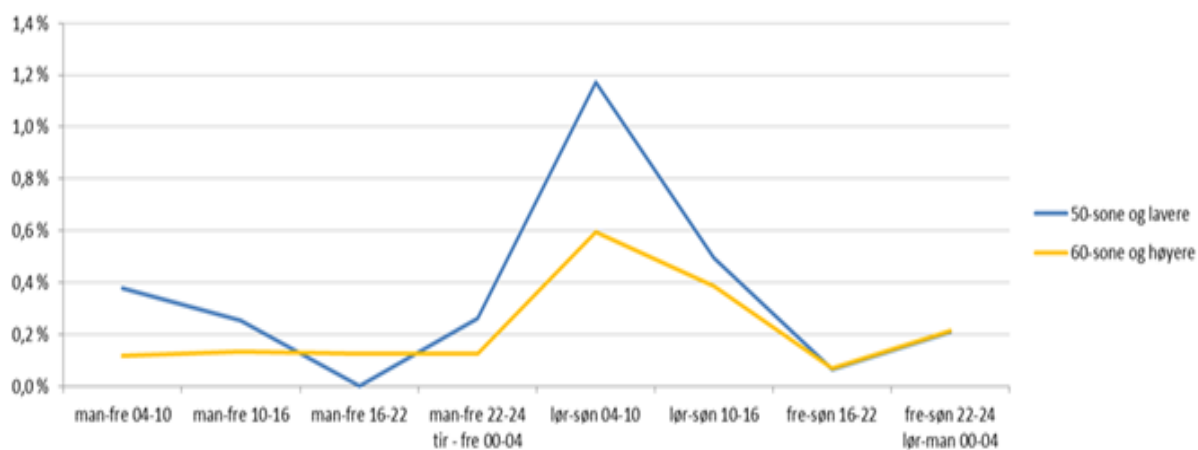
legemidler er noe lavere enn i 2008/2009. Når det gjelder bruken av potensielt trafikkfarlige legemidler er det å bemerke at de fleste som bruker disse sannsynligvis gjør det i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at langt færre enn 1,1 prosent kjører ulovlig under påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Dette er også årsaken til at det i tiltaksplanen for 2018–2021 ikke er satt mål for andel som kjører under påvirkning av trafikkfarlige legemidler.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra undersøkelser utført av UP

I og med at det går om lag åtte år mellom OUS sine vegkantundersøkelser har vi behov for supplerende opplysninger fra andre kilder, for å få en indikasjon på om utviklingen går i riktig retning.

I 2019 gjennomførte UP en egen vegkantundersøkelse, begrenset til alkoholpåvirket kjøring. Totalt ble 21 737 førere stanset og testet for alkoholpåvirkning. Samlet resultat viste at 0,2 prosent av førerne var alkoholpåvirket. Dette stemmer godt overens med resultatet fra OUS sin vegkantundersøkelse fra 2016/2017 (jf. tabell 3.1).

Figur 3.4 viser resultatene fordelt på tid på døgnet, ukedag og fartsgrense. Vi ser at andel av førerne som var alkoholpåvirket var høyere innenfor tettbygd strøk (fartsgrense 50 km/t eller lavere) enn utenfor tettbygd strøk (fartsgrense 60 km/t eller høyere). Lørdager og søndager fra 04.00 – 10.00 skiller seg ikke uventet ut som perioder med særlig stor andel alkoholpåvirkede førere.



Figur 3.4 Resultat fra politiets vegkantundersøkelse i 2019 – Andel alkoholpåvirkede førere fordelt på tid på døgnet, ukedag og fartsgrense

En tilsvarende vegkantundersøkelse i 2015 ga resultater på samme nivå som undersøkelsen fra 2019. 0,17 prosent av førerne var alkoholpåvirket. Også denne undersøkelsen viste større andel påvirkede førere innenfor enn utenfor tettbygd strøk.

Politiet har hvert av årene 2014–2019 gjennomført to kontrolluker (uke 23 og uke 50) med fokus på ruspåvirket kjøring. Tabell 3.2 viser utviklingen i andelen av de kontrollerte førerne

som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring. Tallene omfatter både alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler.

Tabell 3.2 Resultat fra politiets kontrolluker med fokus på ruspåvirket kjøring

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Andel av de kontrollerte førerne som blir anmeldt for ruspåvirket kjøring (omfatter alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler)	0,47 %	0,46 %	0,57 %	0,72 %	0,67 %	0,65 %

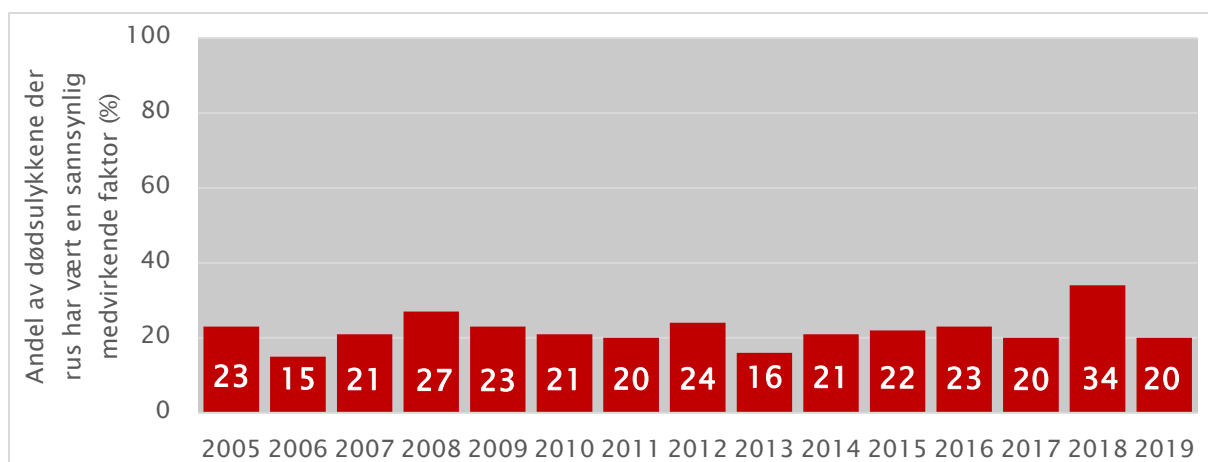
Selv om andelen rusførere ligger noe høyere i 2017–2019 enn i 2014 og 2015, er ikke dette tilstrekkelig til å slå fast at omfanget av ruskjøring har økt. Kontrollene er ikke fullt ut basert på et tilfeldig utvalg, blant annet fordi enkelte av de som blir anmeldt blir kontrollert etter tips fra publikum. Vi må derfor være forsiktig med å legge for mye i tolking av resultatene fra de to årlige rusaksjonsukene.

Hvert år blir i overkant av 9000 førere anmeldt med mistanke om kjøring i påvirket tilstand. Over tid har det vært en utvikling i retning av at færre førere blir anmeldt for alkoholpåvirket kjøring, mens flere blir anmeldt for kjøring under påvirkning av andre rusmidler¹⁶. Dette kan skyldes en faktisk endring i trafikkbildet, men det kan også ha betydning at politiet har blitt flinkere til å avdekke førere som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) er vist i figur 3.5. Figuren viser at rus var en sannsynlig medvirkende faktor i 20 prosent av dødsulykkene i 2019 (20 av totalt 100 dødsulykker) (jf. indikator U.2.1). Dette er en betydelig lavere andel enn i 2018, men om lag på nivå med gjennomsnittet for årene med UAG (2005–2019). Av de 20 dødsulykkene med rusede førere, var 8 av førerne påvirket av alkohol, 8 av narkotika/trafikkfarlige legemidler og 4 av blandingsrus.

¹⁶ Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag: Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring i 2018



Figur 3.5 Utvikling i andel (prosent) av dødsulykkene der rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG)

3.3 Bilbelte/sikring av barn i bil

3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 2022 skal 98 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (M.3.1).

Utdypende indikatorer:

- Andel omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret (U.3.1).
- Bilbeltebruk i lette biler fordelt på førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer (U.3.2).
- Bilbeltebruk i lette biler (kun førere og forsetepassasjerer) fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk (U.3.3).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

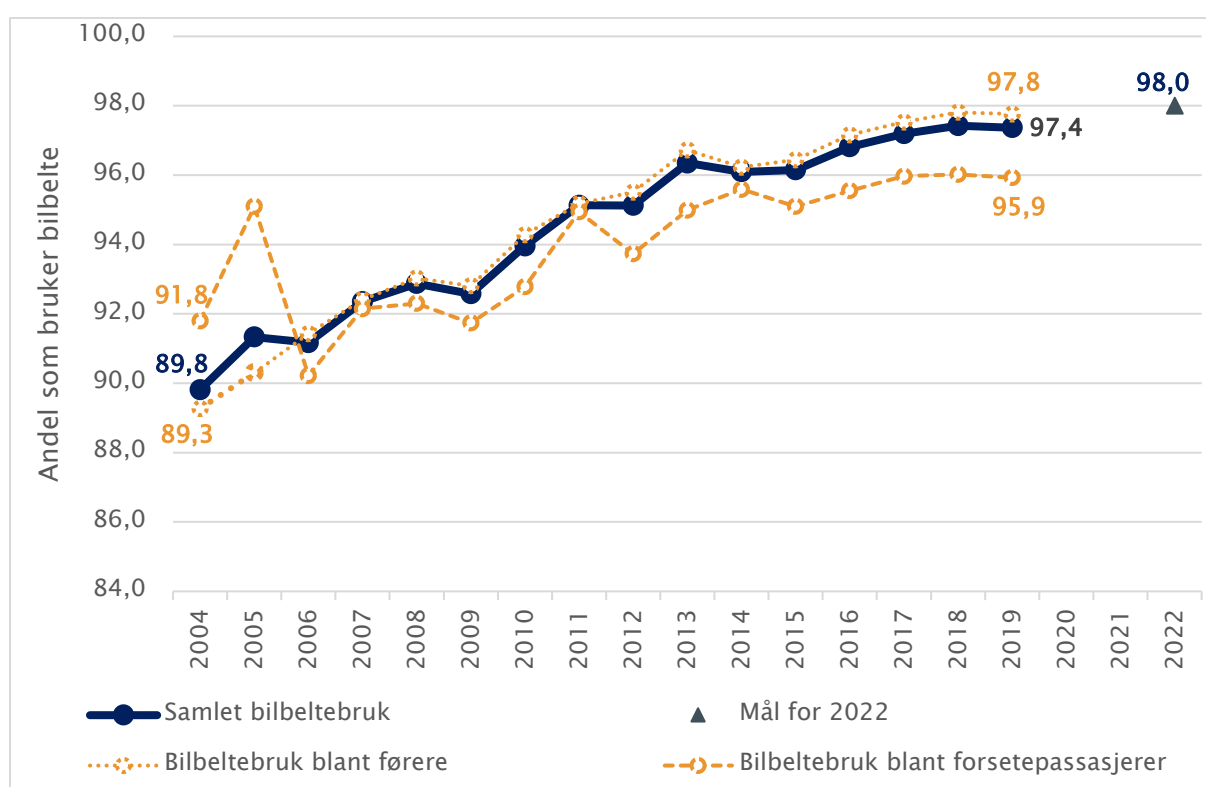
Statens vegvesen gjennomfører hvert år i april en registrering av bilbeltebruk i lette biler. Registreringene gir resultater for bilbeltebruken innenfor og utenfor tettbygd strøk. Tellepunktene og registreringsperiodene er faste fra år til år. Det gjennomføres registreringer i alle landets fylker, og det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til trafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Registreringene gjennomføres ved at bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer observeres mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Den registrerte bilbeltebruken

ligger sannsynligvis systematisk noe for høyt, da trafikken på kvelds- og nattestid i helgene ikke inngår i registreringsgrunnlaget. Registreringene gir likevel et godt utgangspunkt for å vurdere om den samlede bilbeltebruken går opp eller ned.

Tilstandsundersøkelsen gir resultater som dekker indikatorene M.3.1, U.3.2 og U.3.3.

Figur 3.6 viser utviklingen i registrert bilbeltebruk fra tilstandsundersøkelsen. Samlet resultat for førere og forsetepassasjerer viser en positiv trend, fra 89,8 prosent i 2004 til 97,4 prosent i 2019. Det var imidlertid ingen endring fra 2018 til 2019. Vi må anta at jo nærmere 100 prosent vi kommer desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere økning. Målet om 98 prosent bilbeltebruk innen 2022 (jf. indikator M.3.1) bør likevel være innenfor rekkevidde.



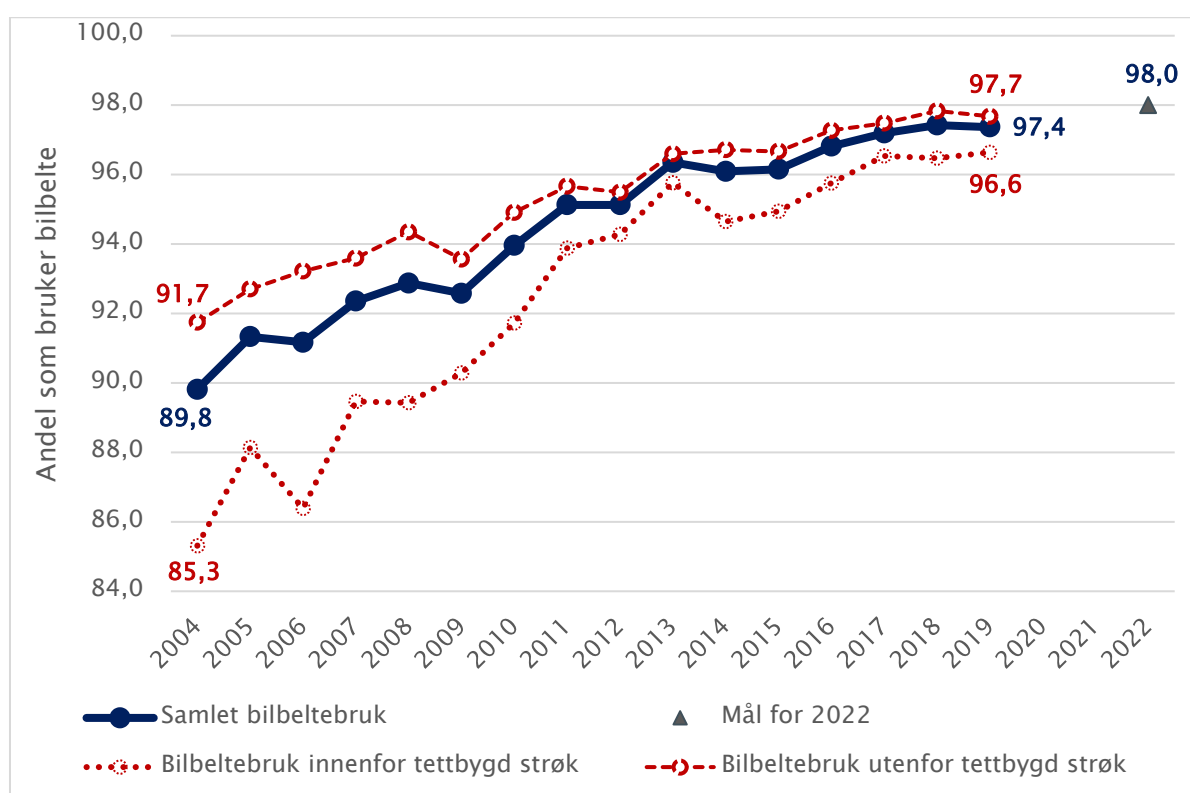
Figur 3.6 Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på førere og forsetepassasjerer

Figur 3.6 viser også resultatet splittet på førere og forsetepassasjerer (jf. indikator U.3.2). De siste årene har bilbeltebruken blant førere vært 1–2 prosentpoeng høyere enn blant forsetepassasjerer. Bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er trolig ennå lavere enn blant forsetepassasjerer, men i og med at baksetepassasjerer ikke inngår i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser, er det umulig å slå fast hvor stor forskjellen er. Det nærmeste vi kommer er å se på selvrapporing i undersøkelsene om *Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. I den sist utførte undersøkelsen¹⁷ (fra 2016) svarte 94 prosent «ja» på

¹⁷ TØI-rapport 1573/2017 *Trafikksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*

spørsmålet «*Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?*». Men det er grunn til å tro at slik selvrapporing gir et for positivt resultat. I samme undersøkelse oppgir f.eks 98 prosent at de alltid bruker bilbelte som bilfører i tettbygde strøk, mens de resterende to prosentene oppgir at de vanligvis bruker bilbelte. Dette gir en klart høyere bruksandel enn det som er registrert i tilstandsundersøkelsen.

Figur 3.7 viser forskjellen i bilbeltebruk innenfor og utenfor tettbygd strøk (jf. indikator U.3.3). Resultatene innenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt med fartsgrense 50 km/t som har lite gjennomgangstrafikk, mens resultatene utenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt der fartsgrensen er 80 km/t. Bilbeltebruken er systematisk lavere innenfor tettbygd strøk enn utenfor. De siste årene har forskjellen ligget på mellom 1 og 2 prosentpoeng.



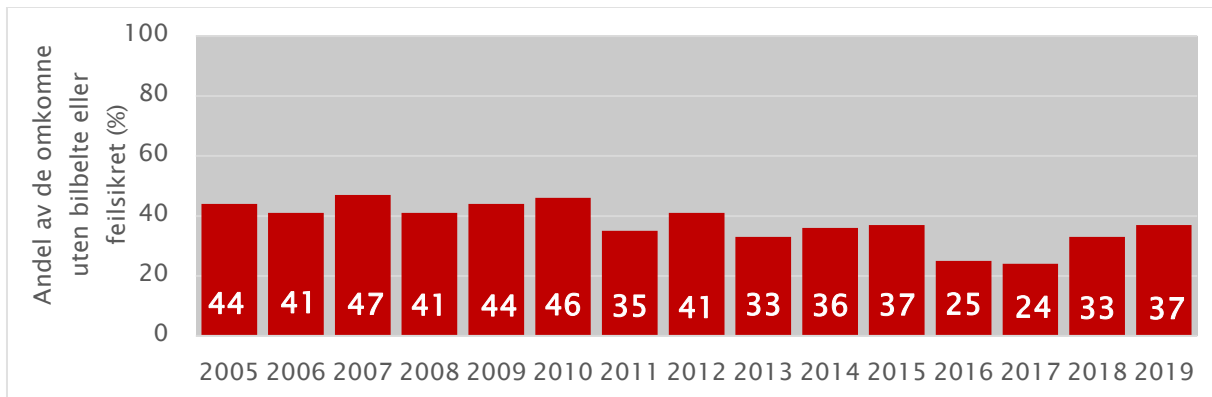
Figur 3.7 Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet ytterligere. Figur 3.8 viser at 37 prosent av de som omkom i bil i 2019 enten ikke brukte bilbelte eller var feilsikret (jf. indikator U.3.1). Av totalt 71 omkomne bilførere og bilpassasjerer var det 22 som ikke brukte bilbelte og 4 som brukte bilbelte feil.

Figuren viser at andelen som ikke brukte bilbelte eller som var feilsikret var betydelig høyere i 2018 og 2019 enn i 2016 og 2017. Men sett i et noe lenger perspektiv er tallene for de to siste årene nærmere opp til «normalsituasjonen». Sammenholdt med at samlet bilbeltebruk i

2019 lå på 97,4 prosent (jf. figurene 3.6 og 3.7) er det en uforholdsmessig stor andel av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte. Dette skyldes at de som ikke bruker bilbelte, i tillegg til økt risiko som følge av manglende bruk, ofte også har en betydelig mer risikopreget atferd i trafikken, f.eks gjennom høy fart og/eller rus.



Figur 3.8 Utvikling i andel (prosent) av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller som var feilsikret (tall fra UAG)



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.3.2 Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måling:

Innen 2022 skal 95 prosent av alle førere av tunge biler bruke bilbelte (M.3.2).

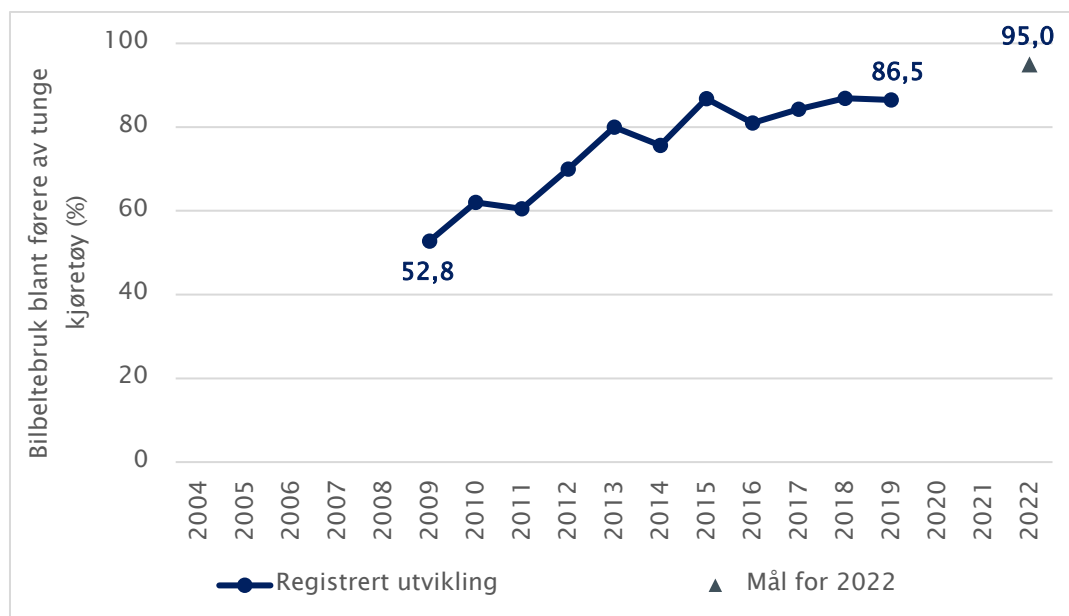
Utdypende indikator:

- Beltebruk blant passasjerer i buss (U.3.4).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Siden 2009 har Statens vegvesens årlige registrering av bilbeltebruk også omfattet beltebruk blant førere av tunge biler. Buss-sjåfører er ikke medregnet. Som for lette biler gjennomføres registreringene ved observasjon, mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Tellepunktene og registreringsperiodene er faste fra år til år. Det er tellepunkter i alle landets fylker, og resultatet på nasjonalt nivå framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til tungtrafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Figur 3.9 viser at vi hadde en svært positiv utvikling i beltebruken blant førere av tunge biler fra registreringene startet i 2009 og fram til 2015. Etter 2015 har kurven flatet ut, og 86,5 prosent beltebruk i 2019 er noe lavere enn i 2018. Målet om at 95 prosent av førerne av tunge biler skal bruke belte innen 2022 (jf. indikator M.3.2) synes ambisiøst, og vil kreve økt fokus på beltebruk de kommende årene.



Figur 3.9 Utvikling i bruk av bilbelte blant førere av tunge biler

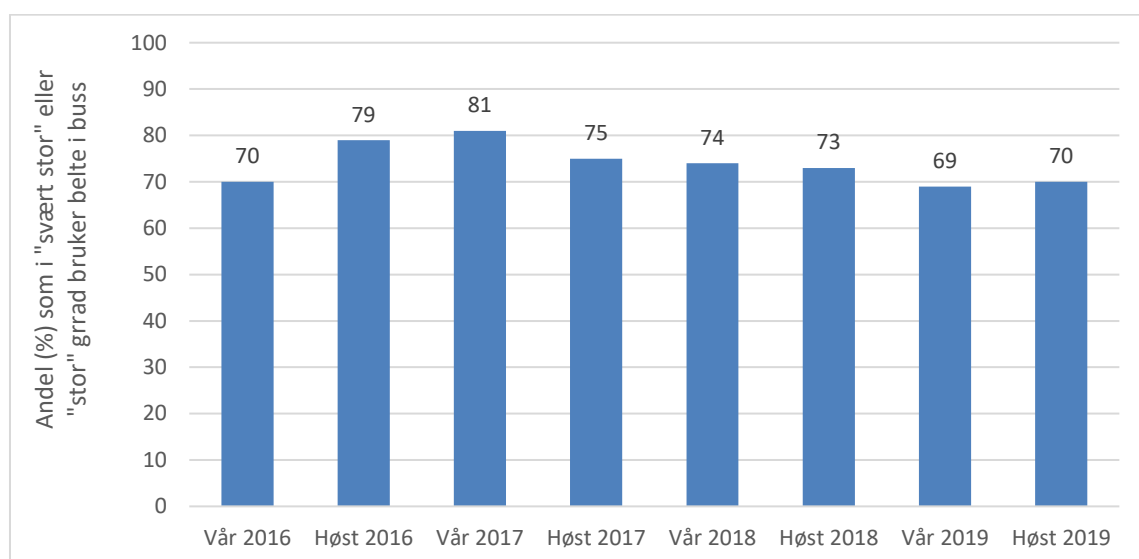
Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens bussbeltetellinger

Siden 2016 er det gjennomført undersøkelser av beltebruk blant pasasjerer i buss to ganger hvert år (vår og høst). Dette er spørreundersøkelser med om lag 1000 respondenter, og blir gjennomført i etterkant av kampanjeperiodene for buss-belte kampanjene.

Figur 3.10 viser utviklingen i andel busspassasjerer som i spørreundersøkelsene oppga at de i stor grad bruker belte i buss når dette er påmontert (jf. indikator U.3.4). Resultatene i figuren ligger sannsynligvis noe i overkant av en gjennomsnittssituasjon over året, som følge av at undersøkelsene gjøres i etterkant av gjennomført kampanjeperiode.

Figuren viser at andelen som oppgir at de i stor grad bruker belte i buss når dette er påmontert var synkende fra våren 2017 til våren 2019. Resultatet fra undersøkelsen høsten

2019 viste imidlertid en svak økning, og kan være en første indikasjon på at den negative trenden har stoppet opp.



Figur 3.10 Utvikling i bruk av belte blant passasjerer i buss

Undersøkelsen viser at bruken av belte i buss varierer med alderen. Høsten 2019 svarte 81 prosent i aldersgruppen 60+ at de i stor grad brukte belte i buss, mens andelen i aldersgruppen 16–29 år var 53 prosent.

3.3.3 Sikring av barn i bil

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målordikator:

Innen 2022 skal 75 prosent av alle barn i alderen 1–3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (M.3.3).

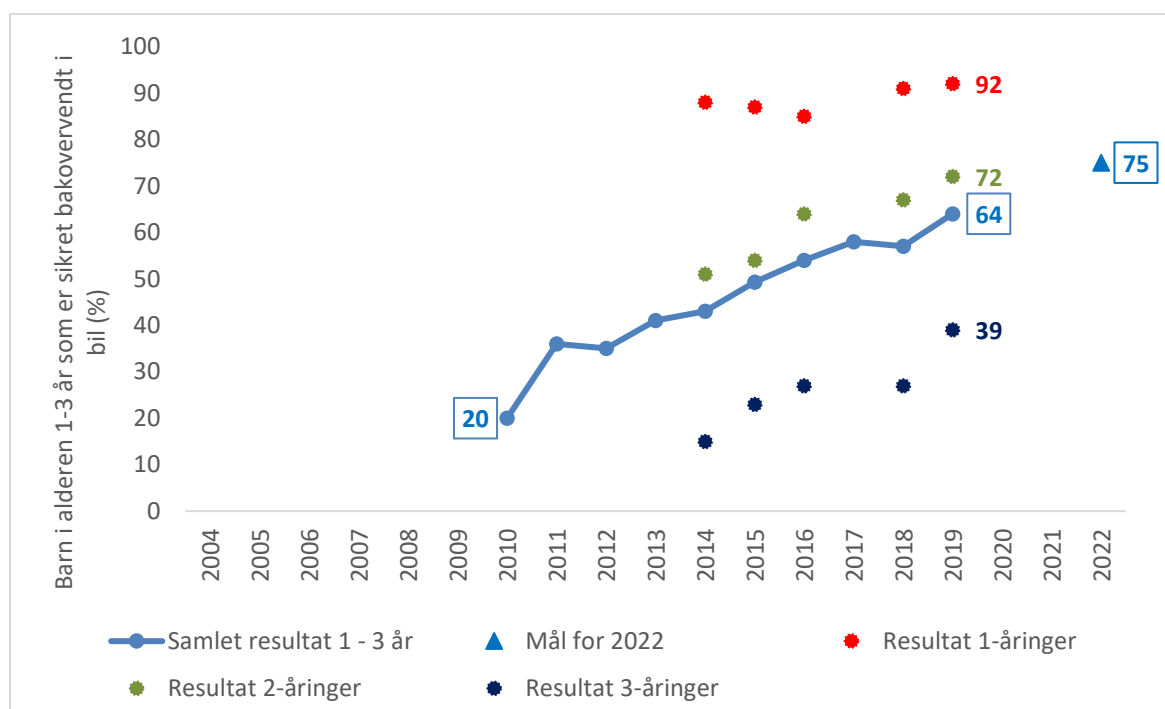
Utdypende indikator:

- Bakovervendt sikring av barn i bil fordelt på henholdsvis 1-åring, 2-åring og 3-åring (U.3.5).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra registreringer utført av Trygg Trafikk i samarbeid med Utrykningspolitiet

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, helst til de minst har fylt 4 år¹⁸. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører hvert år en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1–3 år som sikres bakovervendt. Fra og med 2015 er registreringen utført i samarbeid med Utrykningspolitiet. Registreringene foretas i hovedsak utenfor barnehager og skoler, og omfatter alle landets fylker.

Figur 3.11 viser utviklingen i bakovervendt sikring av barn i bil i aldersgruppen 1–3 år. Fra registreringen startet i 2010 har andelen bakovervendt sikring økt fra 20 prosent til 64 prosent. Dette viser at det er en økende forståelse for viktigheten av at barn i denne alderen sitter bakovervendt. En videreføring av trenden de seneste årene viser at målet om 75 prosent bakovervendt sikring innen 2022 bør være innenfor rekkevidde (jf. indikator M.3.3). Oppsplittingen av hovedresultatet på årsklasser viser at utviklingen er mest positiv blant 2-åringene og 3-åringene, mens resultatet for 1-åringene har holdt seg relativt stabilt (jf. indikator U.3.5).



Figur 3.11 Utvikling i bakovervendt sikring av barn i alderen 1–3 år

¹⁸ Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: Sikring av barn i bil (brosjyre).

3.4 Barn (0–14 år)

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måлиндikator:

Det skal være null drepte barn (0–14 år) i trafikken minst ett av årene i perioden 2018–2021 (M.4.1).

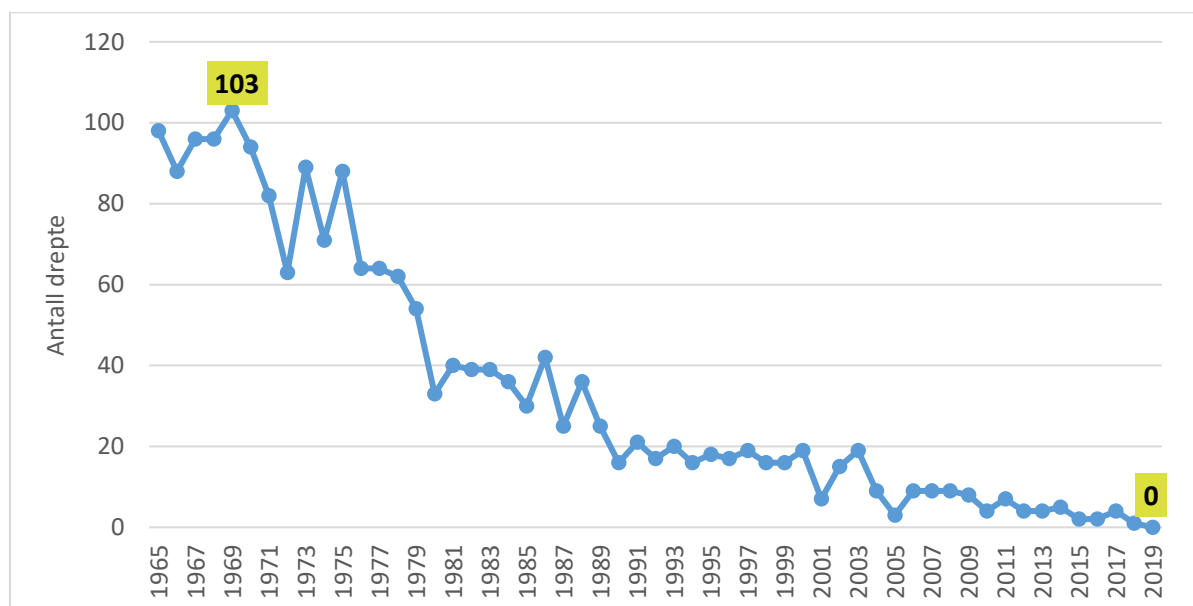
Utdypende indikatorer:

- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikker barnehage* (U.4.1).
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikker skole* (U.4.2).

Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra ulykkesregisteret

Oversikt over antall omkomne barn i alderen 0–14 år hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

Over tid har vi ingen aldersgrupper som har hatt like positiv ulykkesutvikling som blant barn. I 1969 omkom hele 103 barn i vegtrafikken. Et stort flertall av disse var gående, syklende eller lekende barn. I 2019 var det for første gang ingen barn i alderen 0–14 år som omkom i trafikken. Dermed er tilstandsmålet om minst ett år i perioden 2018–2021 uten drepte barn oppnådd (jf. indikator M.4.1). Dette er en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet!



Figur 3.12 Utvikling i antall drepte barn (0–14 år)

Selv om antall drepte barn er lavt, er det fortsatt mange som blir hardt skadd, og det gjenstår mye arbeid før nullvisjonen er oppfylt for denne aldersgruppen. I 2019 ble 13 barn i

alderen 0–14 år hardt skadd i vegtrafikken. Også dette er et oppsiktsvekkende lavt antall sammenliknet med tidligere år.

Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra Trygg Trafikk sine registreringer i forbindelse med Trafikksikker kommune

For at en kommune skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* (se kapittel 3.13 og vedlegg 3) må alle barnehager og skoler tilfredsstille kriteriene for henholdsvis *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole*. Tabell 3.3 viser utviklingen i antall godkjente barnehager og skoler (jf. indikator U.4.1 og U.4.2). Den sterke økningen i antall *Trafikksikre barnehager* og *skoler* som vist i tabell 3.3 må sees i sammenheng med det økte antallet *Trafikksikre kommuner* (jf. tabell 3.15 i kapittel 3.13).

Tabell 3.3 Utvikling i antall Trafikksikre barnehager og Trafikksikre skoler

Indikator	Tilstand 1/10-2017	Tilstand 1/4-2019	Tilstand 1/4-2020
Antall barnehager som er godkjent som <i>Trafikksikker barnehage</i>	626	976	1074
Antall skoler som er godkjent som <i>Trafikksikker skole</i>	364	687	791



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.5 Ungdom og unge førere

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 18–19 år være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (M.5.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

Risiko regnes som antall drepte og hardt skadde per millioner kjørte km.

Oversikt over drepte og hardt skadde blant 18- og 19-årige bilførere hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister. Her medregnes alle drepte og hardt skadde bilførere i aldersgruppen, uavhengig av om de selv er skyld i ulykken eller ikke. 18- og 19-årige bilførere som er skyld i ulykker med drepte og hardt skadde, men som selv ikke blir drept eller hardt skadd, medregnes ikke.

Antall kjørte km blant 18- og 19-årige bilførere hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall kjørte km som bilfører oppsplittet på alder. RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år, og risiko i perioden 2013–2016 må beregnes basert på resultater fra RVUen som ble gjennomført i 2013/2014. I perioden 2018–2021 vil det bli gjennomført RVU hvert år, med et noe mindre utvalg av respondenter.

Risiko for perioden 2013–2016 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i hele fireårsperioden, og ut fra en forutsetning om at antall kjørte km fra RVU 2013/2014 også kan brukes for årene 2015 og 2016. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall kjørte km hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data om antall kjørte km fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering, der antall kjørte km blant 18- og 19-årige bilførere er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

I perioden 2013–2016 hadde bilførere i alderen 18–19 år fem til seks ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadde per kjørte km sammenliknet med bilførere i alderen 25–64 år. Dette var utgangspunktet for beslutningen om å sette mål for risikoutviklingen blant unge bilførere.

Tabell 3.4 viser at risikoen i 2018 og 2019 (0,026 drepte og hardt skadde per mill kjørte km) er en forbedring i forhold til perioden 2013–2016. Men det ligger likevel godt over målet for gjennomsnittlig risiko i planperioden 2018–2021 (jf. indikator M.5.1). Det betyr at det er nødvendig med en markant lavere risiko i årene 2020 og 2021 (0,014 drepte og hardt skadde per million kjørte km hvert av årene).

Tabell 3.4 Utvikling i risiko for bilførere i alderen 18–19 år

Indikator	Tilstand i 2013–2016	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Mål for tilstand i 2018–2021
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,029	0,026	0,026 ^A	0,020 ^B

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Tilsvarende 30 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2013–2016

Det er viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.

3.6 Eldre trafikanter

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (M.6.1).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per gåkm) (M.6.2).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

Risiko regnes som antall drepte og hardt skadde per millioner km.

Oversikt over drepte og hardt skadde i aldersgruppen 75+ spesifisert på trafikantgruppe hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister. Alle drepte og hardt skadde i aldersgruppen medregnes, uavhengig av om de er skyld i ulykken eller ikke. Bilførere i aldersgruppen 75+ som er skyld i ulykker med drepte og hardt skadde, men som selv ikke blir drept eller hardt skadd, medregnes ikke.

Antall kjørte km og antall gåkm blant trafikanter i aldersgruppen 75+ hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall km fordelt på trafikantgruppe og alder. RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år, og risiko i perioden 2013–2016 må beregnes basert på resultater fra RVUen som ble gjennomført i 2013/2014. I perioden 2018–2021 vil det bli gjennomført RVU hvert år, med et noe mindre utvalg av respondenter.

Risiko for perioden 2013–2016 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i hele fireårsperioden, og ut fra en forutsetning om at data fra RVU 2013/2014 om antall km som blir kjørt/gått også kan brukes for årene 2015 og 2016. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall km som blir kjørt/gått hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering der antall km for aldersgruppen 75+ er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

Basert på ulykkestall for perioden 2013–2016 og antall kjørte km innhentet gjennom RVU for 2013/2014, hadde bilførere i alderen 75+ om lag tre ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadde per kjørte km sammenliknet med bilførere i alderen 25–64 år. Tilsvarende hadde fotgjengere i alderen 75+ mellom tre og fire ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per gåkm sammenliknet med yngre aldersgrupper. Dette var utgangspunktet for beslutningen om å sette mål for risikoutviklingen blant eldre bilførere og eldre fotgjengere.

Tabell 3.5 viser at risikoen for bilførere i alderen 75+ var lavere i 2019 (0,014 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km) enn i 2018 og i tillegg lavere enn gjennomsnittet for perioden 2013–2016. Dette er et skritt i riktig retning, men vi ligger likevel dårlig an i forhold til målet om at gjennomsnittlig risiko i perioden 2018–2021 skal ligge 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (jf. indikator M.6.1). Det betyr at det er nødvendig med en markant lavere risiko i årene 2020 og 2021 (0,006 drepte og hardt skadde per million kjørte km hvert av årene).

Risikoen for fotgjengere i alderen 75+ i 2019 (0,097 drepte og hardt skadde per mill. gåkm) er noe høyere enn i 2018, men likevel lavere enn målet for gjennomsnittlig risiko i planperioden 2018–2021 (jf. indikator M.6.2). Vi ligger med andre ord godt an til å nå tilstandsmålet.

Tabell 3.5 Utvikling i risiko for bilførere og fotgjengere i aldersgruppen 75+

Indikator	Tilstand i 2013–2016	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Mål for tilstand i 2018–2021
Risiko for <u>bilførere</u> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,016	0,018	0,014 ^A	0,011 ^B
Risiko for <u>fotgjengere</u> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,149	0,079	0,097 ^A	0,104 ^B

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Tilsvarende 30 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2013–2016

Det er viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.



Foto: Jorun Sætre, Statens vegvesen

3.7 Gående og syklende

3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikatorer:

I perioden 2018–2021 skal det tilrettelegges for gående og syklende på om lag 165 km i tilknytning til riksvegnettet (M.7.1) og på om lag 230 km i tilknytning til fylkesvegnettet (M.7.2).

Tilstandsutviklingen – Innrapportering fra Statens vegvesen og fylkeskommunene

I tiltaksplanen for 2018–2021 er tilrettelegging for gående og syklende definert slik:

«Som fysisk tilrettelegging for gående og syklende regnes tradisjonelle gang- og sykkelveger, sykkelveg med og uten fortau, sykkelekspressveg (høystandard sykkelveg), 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.»

Tilrettelegging kan både være i form av anlegg for gående og syklende som bygges i tilknytning til eksisterende bilveg eller det kan være som en del av en større vegomlegging.

Opplysninger om antall km som tilrettelegges for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen. Tilsvarende opplysninger for fylkesvegnettet er sum av innrapportering fra den enkelte fylkeskommune.

Tabell 3.6 Omfanget av tilrettelegging for gående og syklende

Indikator	Etablert i 2018	Etablert i 2019	Mål for 2018–2021
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet	24,6 km	59,7 km	165 km
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet	61,7 km	55,3 km	230 km

Tabell 3.6 viser at det i 2019 ble tilrettelagt for gående og syklende på 59,7 km i tilknytning til riksvegnettet (jf. indikator M.7.1) og på 55,3 km i tilknytning til fylkesvegnettet (jf. indikator M.7.2). Antall km tilrettelegging i tilknytning til riksvegnettet er fordelt med 23,1 km innenfor byer og tettsteder og 36,6 km utenfor. Tilretteleggingen i tilknytning til fylkesvegnettet er fordelt med 37,1 km innenfor byer og tettsteder og 18,2 km utenfor.

Målene i tabell 3.6 gjelder for fireårsperioden 2018–2021. Halveis i planperioden har vi en måloppnåelse på 51 prosent, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Vi ligger med andre ord så vidt «*foran skjema*» med hensyn til tilrettelegging for gående og syklende.

Det er viktig å presisere at det er stor usikkerhet når det gjelder målfastsettelsen for tilrettelegging i tilknytning til riksvegnettet. Målet er satt med utgangspunkt i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018–2023, og gjelder prioritering for de første fire årene i seksårsperioden. Omprioriteringer mellom første og siste del av handlingsprogramperioden er sannsynlig, og vil påvirke måloppnåelsen. Videre er omfanget av tilrettelegging innenfor de ni byområdene som er (eller vil bli) omfattet av byveksttaler ikke avklart. Tilrettelegging i de ni største byområdene inngår derfor ikke i tilstandsmålet for riksvegnettet.

Målfastsettelse for tilrettelegging i tilknytning til fylkesvegnettet er summen av tall fra fylkeskommunene, basert på ambisjonsnivå i fylkeskommunenes styringsdokumenter (fylkeskommunale handlingsprogram for fylkesvegnettet eller liknende).

3.7.2 Bruk av sykkelhjelme

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målindikator:

Innen 2022 skal 70 prosent av sykklistene bruke sykkelhjelme (M.7.3).

Utdypende indikator:

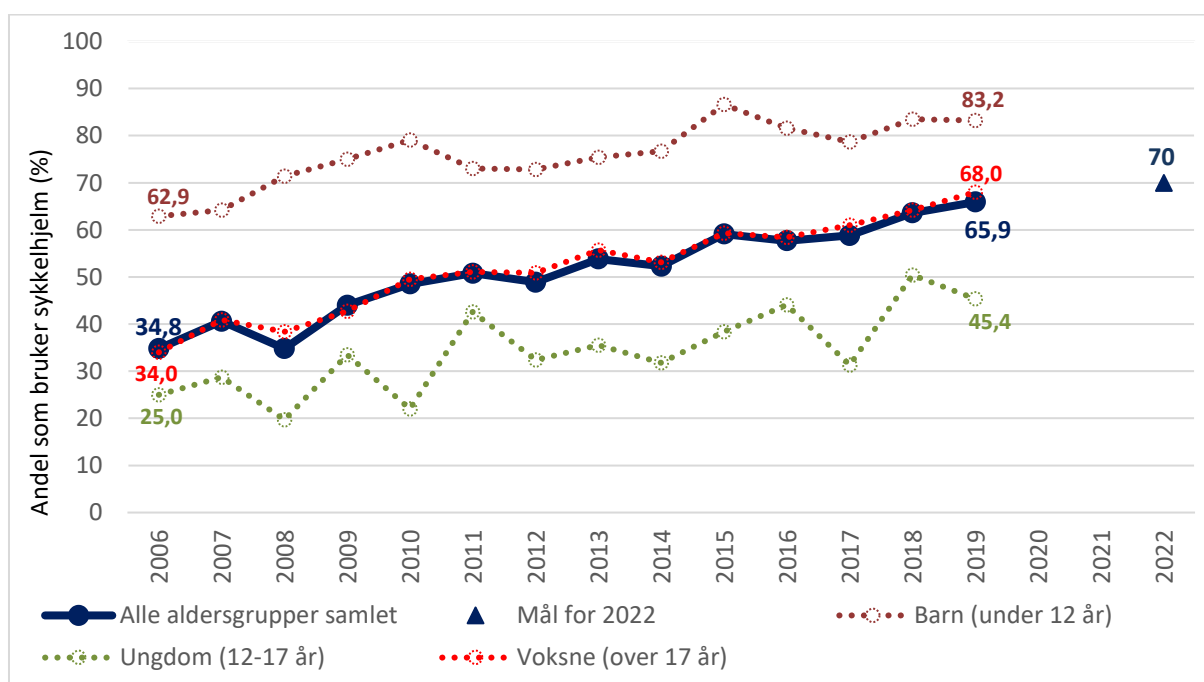
- Bruk av sykkelhjelmer fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12–17 år og over 17 år (U.7.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Statens vegvesen gjennomfører i første halvdel av juni hvert år en registrering av bruk av sykkelhjelmer. Registreringene omfatter tre ulike aldersgrupper, under 12 år (700–1000 registreringer per år), 12–17 år (1000–1500 registreringer per år) og over 17 år (7500–10000 registreringer per år). Tellepunktene er faste fra år til år og er fordelt på alle landets fylker. I det enkelte tellepunktet brukes samme tidsintervall hvert år. Det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vektning, som er basert på en grov antakelse av syklet distanse i de ulike delene av landet.

Figur 3.13 viser at det samlet for alle aldersgrupper har vært en svært positiv trend når det gjelder bruk av sykkelhjelmer, fra 34,8 prosent bruk i 2006 til 65,9 prosent bruk i 2019. Vi ser ut til å være i god rute mot målet om 70 prosent hjelmerbruk innen 2022 (jf. indikator M.7.3).

Figuren viser også hjelmerbruk splittet på aldersgruppene under 12 år (barn), 12–17 år (ungdom) og over 17 år (voksne) (jf. indikator U.7.1). Det er blant de *voksne* vi over tid har hatt den beste utviklingen, og denne trenden ser ut til å fortsette. 68 prosent hjelmerbruk i 2019 er en økning på hele 3,8 prosentpoeng sammenliknet med 2018. Hjelmerbruken er likevel klart høyest blant *barn*. Det har imidlertid ikke vært noen økning i hjelmerbruken blant barn de siste fire årene, og resultatet for 2019 er lavere enn for 2015. *Ungdom* har klart lavere hjelmerbruk enn andre aldersgrupper. Registrert hjelmerbruk for denne aldersgruppen varierer betydelig fra år til år, men trenden over tid er positiv.



Figur 3.13 Bruk av sykkelhjelmer – Registrert tilstand og mål

Tilstandsregistreringene viser at det blant barn under 12 år er høyere andel hjelmbruk hos jenter enn hos gutter. Tidligere gjaldt det også for ungdom (12–17 år), men de siste to årene har dette jevnet seg ut. T.o.m. 2017 var bruk av sykkelhjelmer vanligere blant voksne menn (over 17 år) enn blant kvinner. Dette har nå snudd. I 2019 var hjelmbruken 1,6 prosentpoeng høyere blant voksne kvinner enn blant voksne menn.

Region nord (Nordland og Troms og Finnmark) har gjennom flere år hatt en betydelig høyere andel syklister som bruker hjelmer enn i andre deler av landet. Dersom vi ser alle aldersgrupper under ett brukte hele 88 prosent av syklisterne i Region nord sykkelhjelmer i 2019. Lavest andel hadde Region midt (Møre og Romsdal og Trøndelag) med 57,6 prosent hjelmbruk.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.7.3 Syklisters synlighet

Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Utdypende indikatorer:

- Syklisters bruk av gul vest/refleksvest (U.7.2).
- Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket (U.7.3).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Fra og med 2017 gjennomføres en årlig registrering av andel syklister som bruker neongul sykkeljakke/refleksvest. Registreringen omfatter det samme utvalget av syklister som registreres med hensyn til bruk av sykkelhjelm (se nærmere omtale i kapittel 3.7.2).

Tabell 3.7 viser at 9,2 prosent av syklistene brukte gul sykkeljakke/refleksvest i 2019 (jf. indikator U.7.2). Dette er en positiv utvikling i forhold til 2018, men likevel noe lavere enn første gang dette ble registrert i 2017. Registreringene i 2019 viser betydelige forskjeller mellom aldersgrupper. Bruken er størst blant de over 17 år (11,7 prosent) og lavest blant de mellom 12 og 17 år (2,3 prosent).

Tabell 3.7 Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest	10,6 %	6,6 %	9,2 %

Registreringene av syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest gjennomføres på dagtid, hvilket må sees i sammenheng med undersøkelser som viser at synlig antrekk har stor betydning, også i dagslys. I spørreundersøkelsen fra 2016 om *trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken* oppga 44 prosent av respondentene at de alltid eller som oftest bruker refleksvest eller gul jakke når de sykler i mørket. Resultatene fra spørreundersøkelsen er ikke uten videre sammenliknbare med registreringene basert på observasjon. Imidlertid er det all grunn til å tro at bruken av gul sykkeljakke/refleksvest er betydelig mer utbredt i mørket enn i dagslys.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra spørreundersøkelse

Selvrapportert bruk av sykkellys inngår i spørreundersøkelsene om trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken, som gjennomføres ca. hvert fjerde år. Sist undersøkelsen ble gjennomført var i 2016, og vi har derfor ingen opplysninger om tilstanden i 2017, 2018 og 2019. Undersøkelsen i 2016 baserer seg på et nettbasert spørreskjema distribuert til et representativt utvalg av befolkningen. Det er gjort vurderinger som tilsier at resultatene er sammenliknbare med tidligere intervjuundersøkelser per telefon.

I undersøkelsen fra 2016 oppga 80 prosent av respondentene at de alltid eller som oftest bruker sykkellys når de sykler i mørket¹⁹ (jf. indikator U.7.3). Dette er en betydelig økning i forhold til tidligere undersøkelser, der tilsvarende andel har ligget på mellom 60 og 70 prosent²⁰.

¹⁹ Respondenter som sjelden eller aldri sykler i mørket er ikke inkludert i beregningen.

²⁰ TØI-rapport 1573/2017 *Trafikksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*.

Oppsplittingen på områdetype (jf. indikator U.7.4) viser at refleksbruken i tettbygd strøk har vært uendret de tre siste årene. På landeveg var det en kraftig reduksjon fra 2018 til 2019. Resultatet for 2019 er likevel det nest høyeste som er registrert.

Registreringene i 2019 viser store ulikheter mellom fylkene. Oslo ligger lavest med kun 25 prosent refleksbruk og Finnmark høyest med 62 prosent refleksbruk.



Foto: Ellinor Hansen, Statens vegvesen

3.7.5 Syklister og fotgjengeres risiko

Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Utdypende indikatorer:

- Syklisters risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. sykkelkm (U.7.5).
- Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. gåkm (U.7.6).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

Risiko regnes som antall drepte og hardt skadde per millioner km.

Oversikt over drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

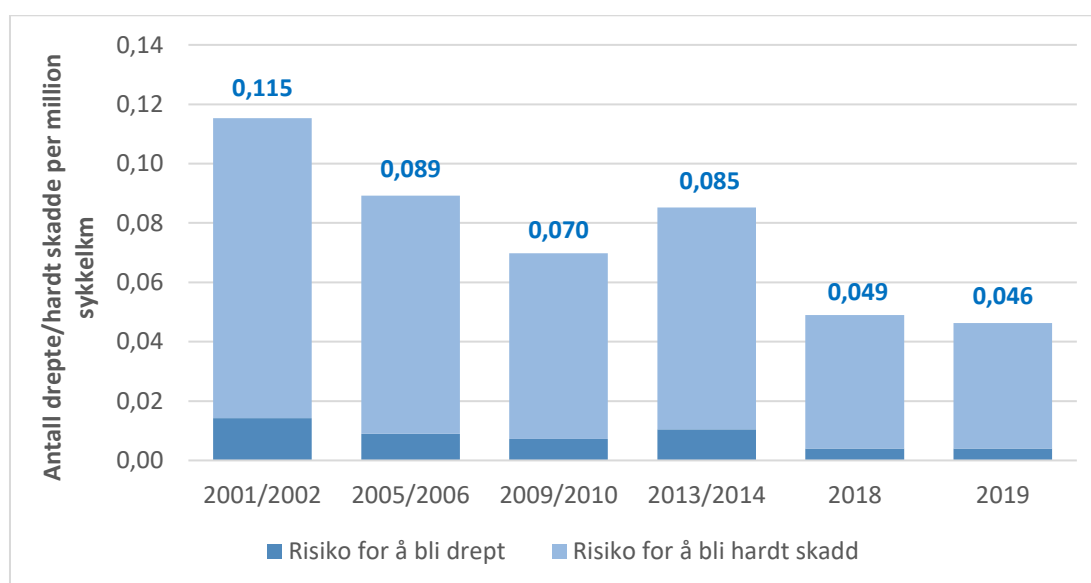
Antall sykkelkm og antall gåkm hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år. Imidlertid legges det opp til at det i planperioden 2018–2021 blir utført årlige RVUer, men med et noe mer begrenset utvalg av respondenter.

I figurene 3.15 og 3.16 har vi sett på utviklingen i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million km for henholdsvis syklister (indikator U.7.5) og fotgjengere (indikator U.7.6). Vi har tatt for oss reisevanedata i de fire siste RVUene fra den fireårige syklussen²¹, og knyttet to år

²¹ Det er tatt utgangspunkt i data fra TØI rapportene 1448/2015 *Risiko i veitrafikken 2013/14*, 1164/2011 *Risiko i veitrafikken 2009–2010*, 986/2008 *Risiko i trafikken 2005–2007* og 694/2003 *Risiko i trafikken 2001–2002*. Imidlertid er det gjort enkelte tilpasninger slik at figurene også inkluderer barn.

med ulykkesdata til hver RVU. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall km som blir syklet/gått hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data om antall km som blir syklet/gått fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering, der antall km i 2019 er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

Figur 3.15 viser at det over tid er en klar trend i retning av redusert risiko for **syklister**. Reduksjonen gjelder både risikoen for å bli drept og risikoen for å bli hardt skadd. Resultatene for 2013/2014 bryter med denne trenden, grunnet et relativt høyt antall drepte og hardt skadde disse årene.



Figur 3.15 Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million sykkelkm (søylen for 2019 er å anse som et foreløpig resultat)

I motsetning til de fleste andre trafikantgrupper, har det ikke vært noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde cyklister etter år 2000. Det var riktignok markant færre drepte og hardt skadde cyklister i 2018 og 2019 enn i perioden 2013–2017, men dette betyr ikke annet enn at vi igjen er tilbake på et antall på størrelse med gjennomsnittet for årene 2004–2012. Årsaken til at risikoen likevel er betydelig redusert er at omfanget av sykling har økt. Vi har klare indikasjoner på at den økte syklingen i all hovedsak er i de største byområdene (jf. kapittel 2.3).

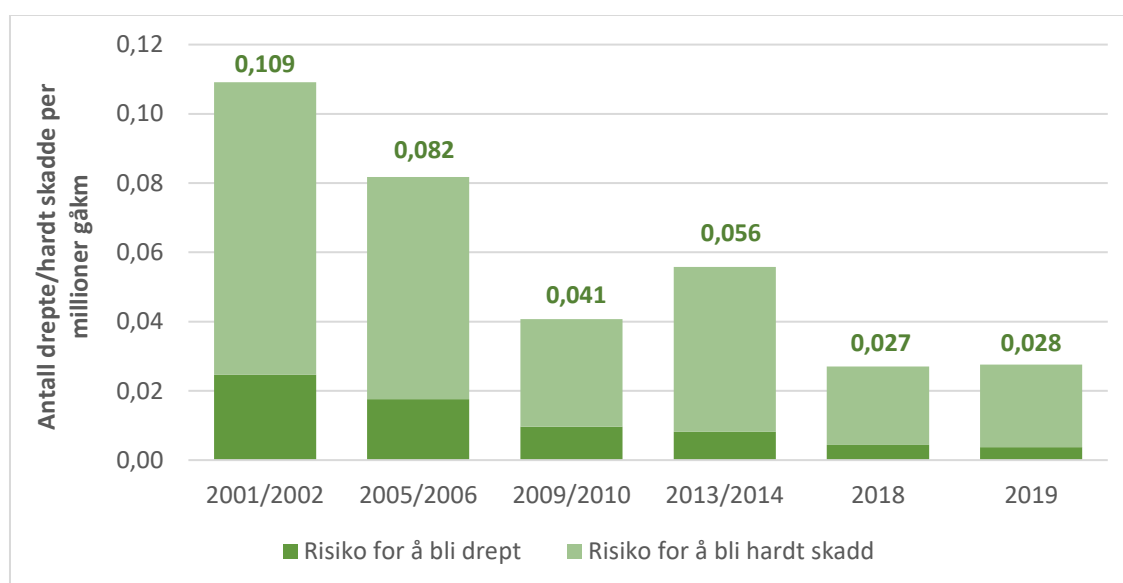
En studie ved Oslo skadelegevakt i 2014²² dokumenterer stor underreportering av hardt skadde cyklister. Basert på studien kan vi grovt anslå at det for hver hardt skadde syklist i STRAKS-ulykkesregisteret er to hardt skadde cyklister som ikke inngår i politirapporterte ulykker (og som derfor ikke finnes i STRAKS-ulykkesregisteret). Underreporteringen gjelder i hovedsak enulykker med sykkelen som eneste involverte kjøretøy. For hardt skadde cyklister der syklisten har kollidert med et motorisert kjøretøy ligger rapporteringsgraden på

²² *Sykkelskader i Oslo i 2014* Oslo skadelegevakt (Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen, 11/6–2015)

om lag 90 prosent. Videre kan vi legge til grunn at rapporteringsgraden for drepte syklistar ligger på 100 prosent.

Vi velger å anta at graden av underrapportering er konstant, og at figur 3.15 derfor gir et riktig bilde av hvordan utviklingen har vært over tid. Men den reelle risikoen for å bli hardt skadd per syklet km er betydelig høyere enn det som framgår av søylene i figur 3.15.

Figur 3.16 viser at det over tid er en klar trend i retning av redusert risiko for **fotgjengere**. Regnet i prosent er reduksjonen særlig kraftig for drepte, men også betydelig for hardt skadde.



Figur 3.16 Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million gåkm (søylen for 2019 er å anse som et foreløpig resultat)

Den reduserte risikoen skyldes en kombinasjon av at antall drepte og hardt skadde fotgjengere er redusert og at omfanget av gåing har økt. Antall drepte og hardt skadde fotgjengere i 2018 og 2019 var f.eks rundt halvparten av antallet i 2001. Økningen i antall gåkm er særlig kraftig etter 2013/2014.

Den faktiske risikoen for å bli hardt skadd som fotgjenger per gåkm er betydelig høyere enn det som går fram av søylene i figur 3.16. Det skyldes at det i definisjonen av en vegtrafikkulykke er et krav om at minst ett kjøretøy skal være involvert. Eneulykker blant fotgjengere (fallulykker m.m.) blir derfor ikke regnet som vegtrafikkulykker, og inngår heller ikke i vår ulykkesstatistikk.

Basert på en undersøkelse ved Oslo skadelegevakt i 2016²³ anslås at det for hver hardt skadd fotgjenger i STRAKS-ulykkesregisteret er om lag 20 hardt skadde fotgjengere som

²³ TØI rapport 1609/2017 *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 – en analyse av skadedata fra Oslo legevakt* (Hanne Beate Sundfør og Torkel Bjørnskau, desember 2017)

ikke inngår i statistikken. De fleste av disse blir hardt skadde i eneulykker (dvs ulykker som ikke faller inn under definisjonen av vegtrafikkulykker).

Det er betydelig usikkerhet knyttet til oppgitt risiko i 2018 og 2019, både når det gjelder syklister og når det gjelder fotgjengere. Dette skyldes at:

- Risikoen er beregnet med utgangspunkt i reisevanedata og ulykkesdata for ett enkeltstående år, og reisevanedata er basert på et mindre utvalg enn ved de tidligere RVUene som ble gjennomført hvert fjerde år.
- Reisevanedataene fra og med 2018 hentes inn på en noe annen form enn ved tidligere RVUer, og det er usikkerhet knyttet til håndtering av dataene for å få sammenliknbare resultater med tidligere RVUer.
- RVU-data blir i utgangspunktet samlet inn for aldersgruppen fra og med 13 år, mens indikatorene for syklisters og fotgjengeres sikkerhet omfatter alle aldersgrupper. I 2005/2006 og i 2013/2014 var det en egen barne-RVU for aldersgruppen 6–12 år. For 2018 og 2019 har vi valgt å forutsette at omfanget av sykling og gåing blant barn er som i 2013/2014.
- Slik tallene foreligger nå er det lagt til grunn at omfanget av sykling og gåing i aldersgruppen 13+ har økt med i overkant av 50 prosent fra 2013/2014 til 2018. Dette er oppsiktsvekkende mye og det er god grunn til å kvalitetssikre tallene.

Det er videre viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.

3.8 Motorsykkel og moped

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for MC- og mopedførere å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (M.8.1).

Utdypende indikator:

- Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km for henholdsvis moped, lett MC og tung/mellomtung MC (U.8.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra STRAKS-ulykkesregisteret og statistikk om transportytelser

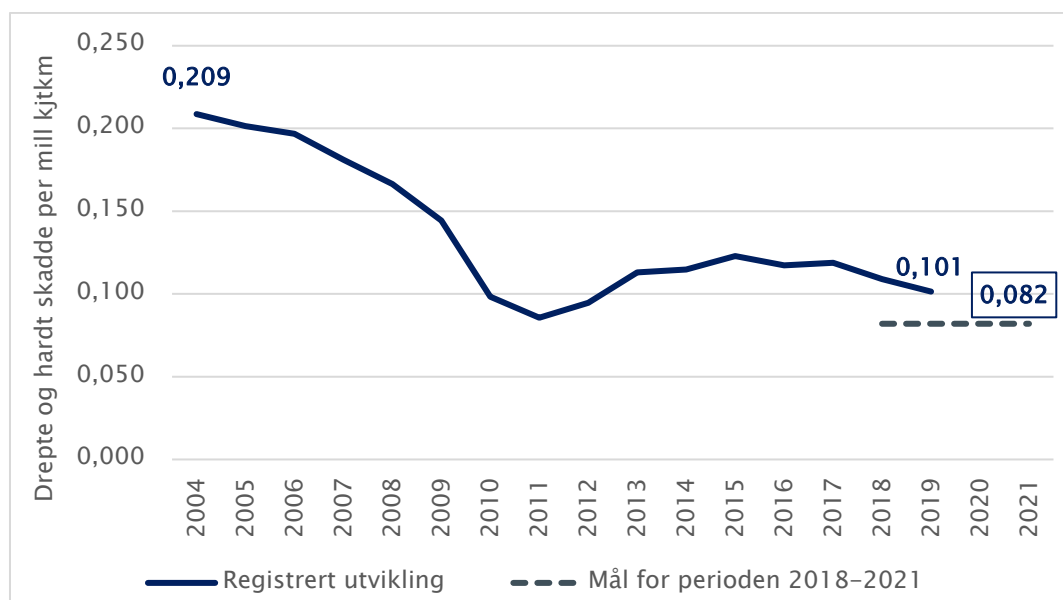
Risiko regnes som antall drepte og hardt skadde per million km.

Oversikt over drepte og hardt skadde på MC og moped hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

Antall km som kjøres med motorsykkel og moped hentes fra dokumentene *Transportytelser i Norge*, som oppdateres årlig. Sist oppdaterte rapport gjelder til og med 2018²⁴. I påvente av tall for 2019 velger vi som en foreløpig antakelse å legge til grunn en trafikkvekst for MC/moped fra 2018 til 2019 tilsvarende veksten fra 2017 til 2018.

Figur 3.17 viser at risikoen for MC/moped ble mer enn halvert fra 2004 til 2011. Etter 2011 har det vært noen år med svakt økende risiko, men det kan se ut som om dette nå har snudd.

Målet i tiltaksplanen for 2018–2021 innebærer at vi som et gjennomsnitt for fireårsperioden må komme noe lavere enn nivået i 2011 (jf. indikator M.8.1). Selv om resultatene for 2018 og 2019 viser en positiv trend sammenliknet med 2017, er det fortsatt et godt stykke igjen før vi er nede på nivået som det er satt som mål at skal være gjennomsnittet for planperioden 2018–2021. For å nå målet for fireårsperioden må gjennomsnittet for 2020 og 2021 ligge på 0,059 drepte og hardt skadde per mill. kjtkm. Dette er svært lavt sammenliknet med tidligere år, og kan synes lite realistisk.



Figur 3.17 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km på MC og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2018–2021

²⁴ Jf. TØI rapport 1728/2019 *Transportytelser i Norge 1946–2018* (Eivind Farstad, Kjetil Haukås, Bjørg Langset). I vårt arbeid brukes tall for *innenlands trafikkarbeid* som hentes fra tabell 11 i Del A av tabellvedlegget.

Tabell 3.8 viser risikoen i figur 3.17 splittet opp på moped, lett MC og tung/mellomtung MC (jf. indikator U.8.1). Tabellen viser at det fra 2018 til 2019 var en betydelig nedgang i risiko for mopedister. Den positive utviklingen fra 2018 til 2019 vist i figur 3.17 skyldes i all hovedsak redusert risiko på moped.

Vi ser at det er store forskjeller i risiko innenfor samlebetegnelsen MC/moped. Basert på resultatene fra 2019 var det f.eks 10 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på lett MC sammenliknet med moped. Imidlertid utgjør kjøring med lett MC kun om lag 6 prosent av det samlede trafikkarbeidet med MC/moped. Tilsvarende utgjør kjøring med tung/mellomtung MC 59 prosent og kjøring med moped 35 prosent av trafikkarbeidet.

Tabell 3.8 Risiko fordelt på moped, lett MC og tung/mellomtung MC

Indikator		Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjøretøykm	Moped	0,060	0,054	0,032
	Lett MC	0,372	0,321	0,327
	Tung/mellomtung MC	0,135	0,124	0,122



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.9 Transport med tunge kjøretøy

3.9.1 Teknisk standard

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 2022 skal 30 prosent av alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som er inne til periodisk kjøretøykontroll hverken ha 2er eller 3er feil (M.9.1).

Utdypende indikator:

- Andel tunge kjøretøy som godkjennes ved periodisk kjøretøykontroll uten at det blir gitt 2er eller 3er feil fordelt på henholdsvis lastebiler, busser og «tunge» tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.) (U.9.1).
- Andel tunge kjøretøy som kan kjøre videre etter teknisk utekontroll uten at det gis bruksforbud (U.9.2).
- Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses (U.9.3).

Disse indikatorene bruker data fra to ulike kilder; periodisk kjøretøykontroll (PKK) (indikatoene M.9.1 og U.9.1) og teknisk utekontroll (indikatorene U.9.2 og U.9.3). I og med at alle tunge kjøretøy skal gjennom PKK med ett års intervaller, vil resultater herfra gi en god indikasjon på hvordan den tekniske standarden på kjøretøyparken endrer seg. Resultater fra teknisk utekontroll har et annet utgangspunkt, i og med at utvalget er begrenset til de som blir tatt ut til teknisk utekontroll. Det er et mål at disse kontrollene skal være målrettede, og en lav andel kjøretøy som kan kjøre videre uten bruksforbud kan bety at vi har lyktes med å målrette kontrollene. Dette er derfor ikke nødvendigvis en indikasjon på at standarden på kjøretøyparken generelt er dårlig.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra periodisk kjøretøykontroll (PKK)

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). Statistikken fra PKK tar utgangspunkt i tilnærmet de samme kriteriene for bruksforbud og etterkontroll som gjelder ved teknisk utekontroll (se omtale nedenfor). Men i og med at utvelgelsen er ulik blir ikke resultatene direkte sammenliknbare. Videre presiseres at resultatet for PKK beregnes direkte av totalt antall kontrollerte i landet, dvs uten noen form for vekting mellom resultater per region.

Resultatene fra (PKK) i 2019 viser at kun 24,3 prosent av tunge kjøretøyer (over 7,5 tonn) ble godkjent uten hverken 2er eller 3er feil. Dette er likevel ett prosentpoeng høyere enn resultatene for 2017 og 2018, men et godt stykke unna målet om 30 prosent godkjenning innen 2022 (jf. indikator M.9.1). Lavest godkjenningssandel var det for:

- Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr (47,4 prosent)
- Bremsanlegg (57,0 prosent)
- Understell og understellsutstyr (64,2 prosent)
- Aksler, hjul, dekk og hjuloppheng (68,6 prosent)

Tabell 3.9 Andel tunge kjøretøy som blir godkjent i PKK uten hverken 2er feil eller 3er feil

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019	Mål for 2022
Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil ^A	23,2 %	23,3 %	24,3 %	30 %

^A Resultat fra PKK-statistikken

Det er også gjort en inndeling i hovedgrupper av kjøretøy (jf. indikator U.9.1), som viser en godkjenningssandelse i 2019 på:

- 23,0 prosent for lastebiler
- 24,5 prosent for busser
- 26,1 prosent for «tunge» tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.)

Resultatet for «tunge» tilhengere ligger to prosentpoeng over resultatet for 2017 og 2018. For de øvrige gruppene er det små endringer.

Funn som gir bruksforbud (3er feil) forekommer relativt sjeldent ved PKK. I 2019 ble 3 prosent av kontrollerte kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg ilagt bruksforbud (2,2 prosent for lastebil, 1,7 prosent for busser og 4,9 prosent for «tunge» tilhengere). Til sammenlikning ble 28,4 prosent gitt bruksforbud ved teknisk utekontroll (se omtale nedenfor).

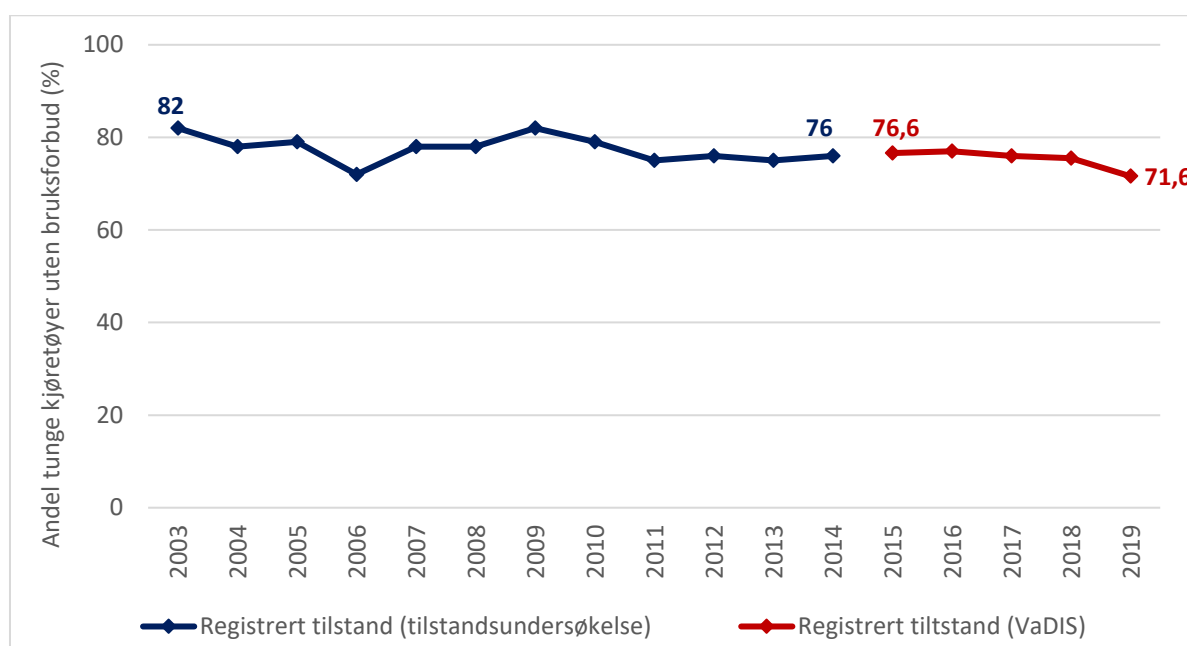
Tilstandsutviklingen – Resultater fra teknisk utekontroll

Teknisk utekontroll av tunge kjøretøy omfatter forhold som bremses, vekt, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last. Særlig graverende feil og mangler som avdekkes ved teknisk utekontroll medfører bruksforbud, dvs at kjøretøyet holdes igjen inntil forholdet er rettet opp.

Data om tilstanden til og med 2014 er hentet fra Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøy. Denne tilstandsundersøkelsen blir ikke lenger gjennomført, og data fra og med 2015 er derfor i stedet hentet fra Statens vegvesen sitt kontrollsystem, VaDIS2. Mens resultatene fra tilstandsundersøkelsen var basert på et antall kontrollerte kjøretøy som ble valgt ut etter bestemte kriterier for å få et tilfeldig utvalg, er resultatene som hentes ut av VaDIS2 basert på det samlede antall utførte tungbilkontroller ved teknisk utekontroll. I begge tilfeller framkommer resultatet på nasjonalt nivå gjennom en vektning, der det tas

hensyn til andelen av tungtrafikkarbeidet som foregår i den enkelte region²⁵. Det er imidlertid klart at resultater hentet fra VaDIS2 ikke uten videre er sammenliknbare med tidligere års resultater fra tilstandsundersøkelsen. Desto mer målrettet kontrollvirksomheten er jo mindre representative blir resultater hentet fra VaDIS2.

Figur 3.18 viser at 71,6 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 var uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud (jf. indikator U.9.2). Etter flere år med stabile resultater på mellom 75 og 77 prosent innebærer resultatet for 2019 en betydelig reduksjon. Vi velger å tolke dette som en indikasjon på at vi har lyktes med å gjøre kontrollene mer målrettede.



Figur 3.18 Andel kontrollerte tunge kjøretøy som ikke gis bruksforbud (resultater fra teknisk utekontroll)

Registreringene viser at det er betydelige forskjeller mellom Statens vegvesen sine regioner. Resultatene for 2019 varierer fra 65 prosent uten bruksforbud i Region sør til 85 prosent i Region nord.

71,6 prosent uten bruksforbud betyr at hele 28,4 prosent har feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud. Bruksforbud kan skyldes ulike forhold. Resultater fra 2019 viser at²⁶:

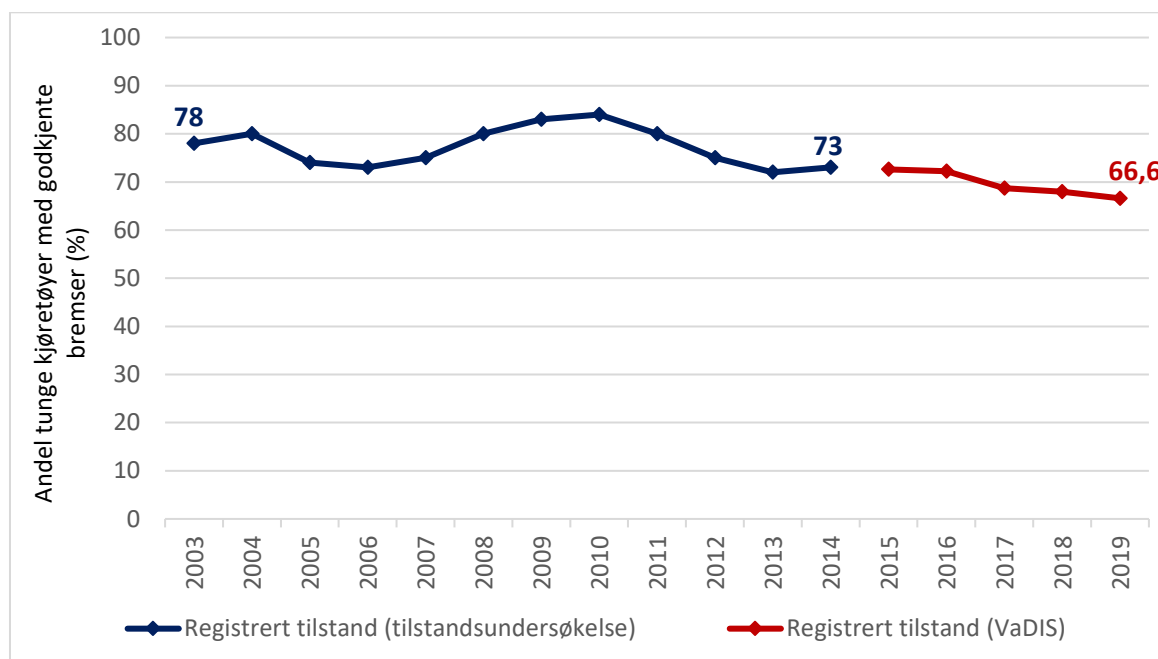
- 6,0 prosent av kjøretøyene der kontroll av bremses ble utført som rulleprøver ble ilagt bruksforbud.
- 12,8 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for vekt ble ilagt bruksforbud.
- 17,7 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for lastsikring ble ilagt bruksforbud.

²⁵ Region øst: 39 %, Region sør: 21 %, Region vest: 15 %, Region midt: 15 % og Region nord: 10 %

²⁶ Tallene i kulepunktene er beregnet uten vektning mellom regionene

- 7,6 prosent av de som ble kontrollert for sikt/utsyn ble ilagt bruksforbud.

Figur 3.19 viser at 66,6 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 hadde godkjente bremses (jf. indikator U.9.3), dvs at hele 33,4 prosent hadde feil og mangler (og 6,0 prosent hadde så alvorlige feil at det ble ilagt bruksforbud – se kulepunktene over). Trenden er at andelen med godkjente bremses er synkende. Dette kan skyldes at utvelgelsen til kontroll er mer målrettet. Den reduserte andelen med godkjente bremses fra 2018 til 2019 kan også skyldes at det sommeren 2019 ble gitt strengere krav til hvordan bremseprøver skal gjennomføres.



Figur 3.19 Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses (resultater fra teknisk utekontroll)

3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Utdypende indikator:

Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene (U.9.4).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra kjøre- og hviletidskontroller

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene omfatter blant annet regelverk med hensyn til døgnhvil, lengste daglig kjoretid, pauser, ukehvil og bruk av fartsskriver. Det er et krav om at minst 3 prosent av arbeidsdagene til førere av kjøretøy som er omfattet av kjøre- og hviletidsreglene skal kontrolleres. Minst 50 prosent av kontrollene skal være langs veg og minst 30 prosent skal være i foretak. Kontrollene på veg deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens det kun er Statens vegvesen som utfører kontroll i foretak. Den enkelte fører kontrolleres for 28

døgn tilbake i tid og for kontrolldagen, eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 døgn siden.

Resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller hentes fra VaDIS2. Vi velger til vårt bruk kun å ta med resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på veg. Resultater av politiets kjøre- og hviletidskontroller og fra Statens vegvesens kontroller i foretak inkluderes ikke. Vi bruker samme vektning mellom regionene som brukes for indikatorene knyttet til resultatene av teknisk utekontroll (jf. kapittel 3.9.1).

Resultatene for 2019 viser at det hos 60 prosent av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene (jf. indikator U.9.4). Dette er markant lavere enn resultatene for 2017 og 2018.

Tabell 3.10 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene ^A	63,6 %	63,8 %	60,0 %

^A Gjelder Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på veg. Resultatene er hentet fra VaDIS2 og er vektet på region

Det er betydelig forskjell mellom førere av norskregistrerte kjøretøy og førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2019 overholdt kun 52,5 prosent av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 65,9 prosent. Forskjellen har holdt seg relativt stabilt de senere årene og viser at forestillingen om en mer risikopreget atferd blant utenlandske tungbilførere ikke stemmer når det gjelder kjøre- og hviletid.

Resultatene for 2019 viser at andelen som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene er om lag den samme for godstransport som for persontransport.

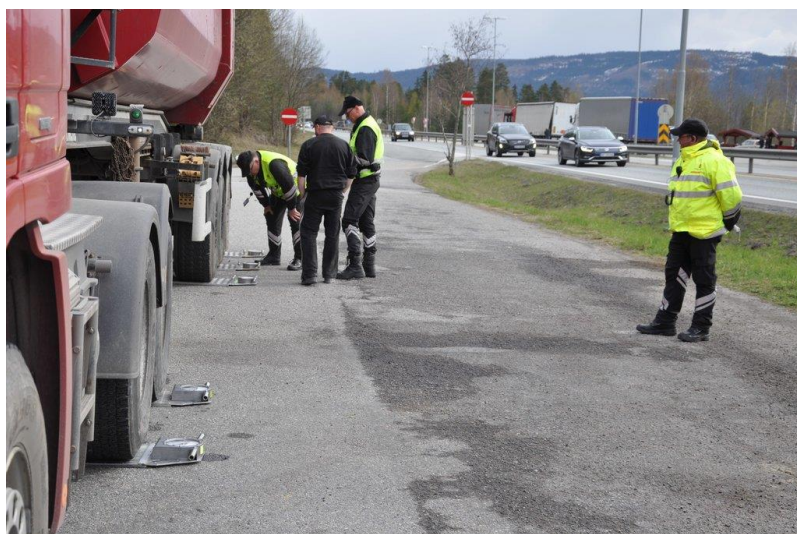


Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

3.10.1 Møtefrie veger og forsterket midtoppmerking

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 1/1-2022 skal 54,1 prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veger (M.10.1).

Utdypende indikatorer:

- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksvegnettet (U.10.1).
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesvegnettet (U.10.2).

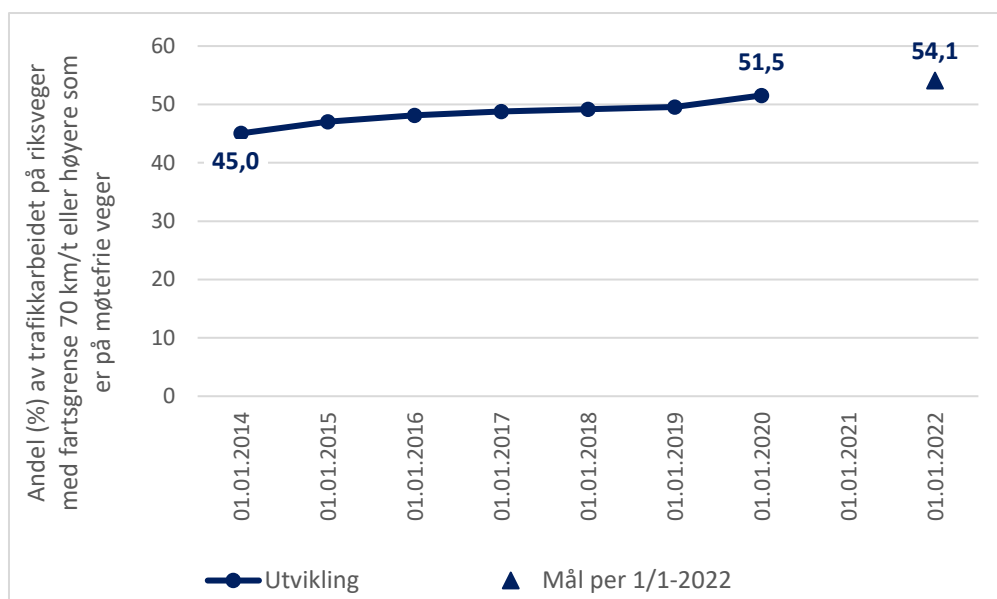
Tilstandsutviklingen – Data om møtefrie veg fra årsrapporteringen og beregninger med SKost

Møtefrie veger omfatter firefelts motorveger og to-/trefelts veger med midtrekkverk. Opplysninger om nye møtefrie riksveger som åpnes for trafikk, hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen og fra Nye Veier AS. Trafikkarbeidet på vegstrekningene beregnes med PC-verktøyet Skost.

Bygging av møtefrie veger er høyt prioritert. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er det lagt til grunn at det totalt i fireårsperioden skal åpnes 192 km firefelts riksveg og 40 km to-/trefelts riksveg med midtrekkverk. Dette omfatter både prosjekter finansiert over Statens vegvesen sine budsjetter og prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS (jf. tiltak 101 og 102 i tiltaksplanen). I 2019 ble det åpnet 84 km firefelts riksveg. Av dette var 50,6 km prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS og de resterende 33,4 km prosjekter finansiert over Statens vegvesens budsjetter. Det ble ikke åpnet nye strekninger med midtrekkverk på to-/trefelts veg i 2019.

Sammenlagt for 2018 og 2019 er 91,7 km firefelts riksveg og 8,1 km to-/trefelts riksveg med midtrekkverk åpnet for trafikk. Sammenliknet med det som er lagt til grunn i tiltaksplanen for 2018-2021 ligger vi halvveis i planperioden på 48 prosent oppnåelse for firefelts veger og 20 prosent oppnåelse for to-/trefelts veger med midtrekkverk.

Det er totalt om lag 9000 km riksveg med fartsgrense ≥ 70 km/t, og om lag 45 prosent av trafikkarbeidet på disse vegene foregår på veger som var møtefrie per 1/1-2014. Per 1/1-2020 var andelen økt til 51,5 prosent, og dersom den videre progresjonen blir som lagt til grunn i Statens vegvesen sitt handlingsprogram og i henhold til Nye Veier AS sine planer, vil andelen øke til 54,1 prosent innen 1/1-2022 (jf. indikator M.10.1 og figur 3.20).



Figur 3.20 Utvikling i andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er på møtefrie veger

Statens vegvesens vegnormaler (håndbok N100) angir behov for firefelts veg på veger utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgnetrafikk (ÅDT) høyere enn 12 000, og behov for midtrekkverk på to-/trefelts veger med ÅDT mellom 6 000 og 12 000. Beregninger viser at dersom dette hadde vært oppfylt hadde om lag 71 prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense ≥ 70 km/t foregått på møtefrie veger.

Tilstandsutviklingen – Data om forsterket midtoppmerking fra årsrapporteringen

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Opplysninger om etablering av forsterket midtoppmerking på riksveger hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen, mens opplysninger for fylkesvegnettets hentes fra den enkelte fylkeskommune.

Undersøkelser viser at forsterket midtoppmerking gir en betydelig trafiksikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk.

I 2019 ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 165 km *riksveg* (jf. indikator U.10.1).

Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skal være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende *riksveger* med fartsgrense ≥ 70 km/t, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. En gjennomgang viser at det ved utgangen av 2019 mangler forsterket midtoppmerking på mellom 200 og 300 km riksveg der kriteriene er oppfylt. Avviket skyldes først og fremst at forsterket midtoppmerking etableres i forbindelse med reasfaltering, hvilket betyr at tidspunktet for etablering styres av dekkeleggingsprogrammet. Det

resterende antall km som tilfredsstill kriteriene vil få forsterket midtoppmerking neste gang det legges asfalt på strekningen.

En gjennomgang viser at mellom 850 og 900 km av *fylkesvegnettet* har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert bredde $\geq 7,5$ meter. Dette er veger der det vil være aktuelt å vurdere etablering av forsterket midtoppmerking. I 2019 ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 30 km fylkesveg (jf. indikator U.10.2).

Tabell 3.11 Etablering av forsterket midtoppmerking

Indikator		Tilstand per 1/1-2018	Tilstand per 1/1-2019	Tilstand per 1/1-2020
Antall km veg med forsterket midtoppmerking	Riksveg	Ca. 1 750 km ^A	Ca. 1 915 km ^A	Ca. 2 080 km ^A
	Fylkesveg	Ca. 200 km ^B	Ca. 280 km ^C	Ca. 310 km ^C

^A I følge tall i budsjettprp. for 2017 var det 1 550 km forsterket midtoppmerking på riksvegnettet per 1/1-2017. I årsrapportene for Statens vegvesen er det oppgitt at det ble etablert om lag 200 km forsterket midtoppmerking i 2017, om lag 165 km i 2018 og om lag 165 km i 2019.

^B Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

^C Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 80 km fylkesveg i 2018 og om lag 30 km i 2019.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I perioden 2018–2023 vil det bli gjennomført tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (M.10.2).

Utdypende indikator:

- Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (U.10.3).

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på riksvegnettet

I *NTP 2014–2023* er det slått fast at Regjeringen vil videreføre målet om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekkeverk. Dette er å anse som en ønsket minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* er det satt som ambisjon at minstestandarden skal være oppfylt for alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1–2024. Dette er en videreføring av det som var formulert som et foreløpig mål i tiltaksplanen for trafikksikkerhet for 2014–2017.

En grov kartlegging utført av Statens vegvesen sine regioner i 2014 viste behov for å gjennomgå og utføre tiltak på i størrelsesorden 5700 km av riksvegnettet. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2014–2017 var det satt av begrenset med ressurser til målrettede tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker, og det kan derfor antas at behovet for tiltak per 1/1–2018 fortsatt lå nært opp mot 5700 km. Dette betyr at ambisjonen i NTP 2018–2029 vil kreve en solid opptrapping av innsatsen i perioden 2018–2023.

Imidlertid ble det i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018–2023 kun funnet rom for å gjennomføre nødvendige tiltak for å oppnå minstestandarden mht. utforkjøringsulykker på om lag 1500 km av riksvegnettet. Det betyr at vi allerede nå kan slå fast at det er lite sannsynlig at vi vil nå ambisjonen i NTP 2018–2029 om at minstestandarden skal være oppfylt for alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1–2024.

I 2019 ble det gjennomført tiltak for å oppnå minstestandarden på 139 km av riksvegnettet (jf. indikator M.10.2). Disse omfatter både nye veganlegg og veger der utbedring har skjedd etter trafikksikkerhetsinspeksjon. I 2019 ble det også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 28 km.

Tabell 3.12 viser at vi etter to av seks år har utført utbedringer som gir minstestandard på 213 km riksveg, hvilket er 14,2 prosent av de 1500 km som etter handlingsprogrammet skal utbedres i seksårsperioden. Det innebærer at det er behov for en markant opptrapping av innsatsen de kommende årene.

Tabell 3.12 Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på riksvegnettet

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019	Mål
Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstill minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	74 km	139 km	1500 km (utbedres i perioden 2018–23)

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på fylkesvegnettet

Ambisjonsnivået i NTP gjelder kun riksvegnettet. Imidlertid er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Det er derfor viktig at fylkeskommunene igangsetter et systematisk arbeid for å oppnå minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet, på tilsvarende måte som Statens vegvesen gjør for riksvegnettet. I 2019 ble det gjennomført tiltak for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på 130 km fylkesveg (jf. indikator U.10.3).

Tabell 3.13 Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019
Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstill minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	114 km	130 km



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.1.1 Samvirkende ITS/automatiserte transporter

I tiltaksplanen for 2018–2021 er det lagt til grunn at innsatsen innenfor samvirkende ITS/automatiserte transporter skal måles opp mot følgende tilstandsmål:

«Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og automatiserte kjøretøy inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.»

Dette er en målsetting på en annen form enn målene innenfor de øvrige innsatsområdene i tiltaksplanen. Oppfølgingen må skje gjennom en vurdering av gjennomførte tiltak. Det vises derfor til rapportering av status for tiltakene 113 – 115 i rapporten *«Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021 halvveis i planperioden»*.

3.1.2 Kjøretøyteknologi

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Andel av trafikkarbeidet som utføres av biler som har:

- Automatisk nødbrems (AEB) (M.12.1).
- Feltskiftevarsler (M.12.2).
- Automatisk nødbrems som forhindrer kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB) (M.12.3).

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021* ble det satt mål for andel av trafikkarbeidet som skulle utføres av kjøretøy med disse tre innretningene i 2022. Imidlertid har en ny gjennomgang av dagens situasjon og av trendframskrevet utvikling gitt resultater som avviker betydelig fra det som ble lagt til grunn i arbeidet med tiltaksplanen. Målene som ble satt for 2022 i tiltaksplanen er derfor ikke lenger relevante. I tillegg er den estimerte utgangssituasjonen i 2017 justert. Vi velger å følge utbredelsen av de tre innretningene med utgangspunkt i den kunnskapen vi nå har og forholder oss ikke til målene i tiltaksplanen.

Tilstandsutviklingen

Andelen av alt trafikkarbeid med henholdsvis AEB, LDW og fotgjenger-AEB er estimert av TØI²⁷, ut fra antakelser om andelen nye biler med disse teknologiene, samt antakelser om hvor mye biler kjører avhengig av bilens alder. Antakelser om andelen nye biler med de aktuelle teknologiene er basert på en manuell gjennomgang av de 50 mest solgte

²⁷ TØI-arbeidsdokument 51476 Estimerte andeler av alt trafikkarbeid med tre kjøretøytiltak (Alena Høye), datert 29/5–2019

personbilmodellene i 2013/2014, og ut fra dette er det gjort en trendframskriving av antatt utbredelse i nye biler i 2019.

Det er viktig å presisere at det er betydelig usikkerhet knyttet til resultatene fra gjennomgangen. Dette skyldes blant annet at:

- De 50 mest solgte bilmodellene kun utgjør om lag 77 prosent av alle solgte biler.
- Den manuelle gjennomgangen av de 50 mest solgte bilmodellene er fra 2013/2014 og dette begynner å bli noen år siden. Det er stor usikkerhet knyttet til trendframskrivingen av antatt utbredelse i nye biler fram til 2019.
- Det er ulike varianter av teknologiene, og det er ikke entydig hvilke varianter som skal regnes med.
- For mange av bilmodellene tilbys de aktuelle teknologiene som ekstrautstyr. I slike tilfeller er det gjort grove anslag for hvor stor andel som selges med teknologiene.
- For enkelte av bilmodellene har det ikke vært mulig å finne ut av om teknologien er tilgjengelig som ekstrautstyr eller som standardutstyr.
- Disse teknologiene kan ofte skrus av. Selv om en bil selges med den aktuelle teknologien er ikke det ensbetydende med at teknologien er aktiv.

AEB (Automatic Emergency Brake) er førerstøttesystemer som kan regulere bilens fart ut fra avstanden til forankjørende, samt varsle føreren og bremse ned bilen når den er på kollisjonskurs med et forankjørende kjøretøy. Systemet benytter informasjon fra utenfor kjøretøyet, og er uavhengig av om føreren bremser eller ikke. I praksis finnes det mange ulike systemer med ulik funksjon. I vår sammenheng har vi valgt ikke å inkludere kjøretøy med køkjøringsassistent, dvs teknologi som kun fungerer ved fart under 30 km/t.

TØI har anslått at 85 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med AEB, og at 26,3 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde AEB (jf. indikator M.12.1). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 45 prosent av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med AEB.

Med **LDW** (Lane Departure Warning) menes førerstøttesystemer som varsler føreren når kjøretøyet er i ferd med å krysse kant- eller midtlinjen i en situasjon der føreren ikke selv har til hensikt å skifte kjørefelt eller å svinge av. Noen systemer kan (i mer eller mindre grad) overta styringen på bilen, men i vår sammenheng stilles kun krav om at føreren blir varslet.

TØI har anslått at 81,1 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med LDW, og at 30,1 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde LDW (jf. indikator M.12.2). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 48 prosent av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med LDW.

Fotgjenger-AEB fungerer omtrent på samme måte som AEB. Systemet kan varsle førere og sette 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. En del systemer kan også varsle/bremse når det er en syklist i bilens blindsoner.

TØI har anslått at 76,3 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med fotgjenger-AEB, og at 24,2 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde fotgjenger-AEB (jf. indikator M.12.3). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 43 prosent av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med fotgjenger-AEB.

Tabell 3.14 Utbredelse av kjøretøy med AEB, LDW og fotgjenger-AEB

Indikator	Tilstand i 2017	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	15,0 %	20,3 %	26,3 %
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler (LDW)	19,8 %	24,7 %	30,1 %
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB)	14,2 %	18,9 %	24,2 %

3.13 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 1/1-2022 skal 125 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune* (M.13.1).

Utdypende indikator:

- Antall kommuner som har gyldig trafikksikkerhetsplan (U.13.1).
- Antall kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune* (U.13.2).

Tilstandsutviklingen – Statistikk hentet fra Trygg Trafikk

Trafikksikker kommune er en godkjenningssystem utarbeidet av Trygg Trafikk. Målet er at det skal drives et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk. Kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* er kort oppsummert i faktaboks 9.3 på side 113 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.

Trafikksikker kommune har medført et stort engasjement i mange kommuner. Sortland og Nissedal ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per 1/4-2020 er antallet godkjente kommuner økt til 107 (jf. indikator M.13.1). I tillegg er det én bydel som tilfredsstillere kriteriene. Vedlegg 3 gir en oppdatert liste over *Trafikksikre kommuner/bydeler* per 1/4-2020. Vedlegget viser at engasjementet er ulik i ulike deler av landet. I

Vestfold og Telemark er 17 av 23 kommuner godkjent, mens Møre og Romsdal foreløpig ikke har noen *Trafikksikre kommuner*.

Tabell 3.15 Utvikling i antall Trafikksikre kommuner/bydeler

Planperioden 2014–2017				Planperioden 2018–2021				
August 2015	13/5–2016	22/5–2017	1/1–2018	1/6–2018	1/4–2019	1/4–2020	2021	Mål 1/1–2022
2	22	42	62	72	100	108	...	125

Tabell 3.15 viser at det har vært en økning i antall godkjente kommuner fra 2019 til 2020 til tross for et betydelig antall kommunesammenslåinger. 10 kommuner som var godkjent i 2019 er ikke lenger med på lista over godkjente kommuner (jf. vedlegg 3), da de nå inngår som del av en større kommune som ikke er godkjent.

Med den progresjonen vi har hatt de senere årene ligger vi godt i rute i forhold til målet om at minst 125 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 1/1–2022.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Det betyr at de først godkjente kommunene nå må regodkjennes. Per 1/4–2020 er til sammen 21 kommuner regodkjent (jf. indikator U.13.2.).

Trygg Trafikk har nå også utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikre fylkeskommuner*. De tidligere fylkene Oppland og Vestfold ble begge godkjent som *Trafikksikre fylkeskommuner*. Men begge disse inngår etter 1/1–2020 i sammenslåtte fylker som foreløpig ikke oppfyller kriteriene. Det er derfor per mai 2020 ingen *Trafikksikre fylkeskommuner*.

Tidligere undersøkelser viser at det er utarbeidet *kommunale trafikksikkerhetsplaner* i rundt 96 prosent av alle kommuner. Imidlertid er mange av planene av eldre dato, der gyldig planperiode er utgått, uten at planen er revidert. Planperioden er i de fleste tilfeller fire år, men strekker seg i enkelte kommuner opp til ti år.

Tabell 3.16 viser at antall kommuner med gyldig trafikksikkerhetsplan er redusert fra 228 (per 1/5–2019) til 196 (per 1/4–2020) (jf. indikator U.13.1). Mye av reduksjonen kan tilskrives kommunesammenslåinger, som har resultert i at totalt antall kommuner er redusert fra 422 til 356. Det antas at antall operative trafikksikkerhetsplaner vil øke merkbart i 2021, da mange av de nye sammenslåtte kommunene nå har startet en prosess med utarbeidelse av ny plan.

Tabell 3.16 Antall kommuner med gyldig trafikksikkerhetsplan og som er regodkjent som Trafikksikker kommune

Indikator	januar 2018	2019	2020
Antall kommuner som har gyldig ^A trafikksikkerhetsplan	220	228 (per 1/5–2019)	196 (per april 2020)
Antall kommuner som er regodkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	0	9 (per 6/5–2019)	21 (per 1/4–2020)

^A Med gyldig trafikksikkerhetsplan menes plan som er gyldig det aktuelle rapporteringsåret

Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde

Nedenfor følger figurer per fylke som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019, samt målkurver for perioden 2014–2030. Målkurvene tar hensyn både til etappemålet i NTP 2014–2023 (maks 500 drepte og hardt skadde i 2024) og til etappemålet i NTP 2018–2029 (maks 350 drepte og hardt skadde i 2030). Det enkelte fylkets målkurver er fastsatt ut fra følgende prinsipp:

- Antatt situasjon i 2014 tilsvarer om lag 7 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (840 dr/h.sk for landet totalt).
- Ambisjon for 2020 tilsvarer om lag 34 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (600 dr/h.sk for landet totalt).
- Mål for 2024 tilsvarer om lag 45 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (500 dr/h.sk for landet totalt).
- Mål for 2030 tilsvarer om lag 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (350 dr/h.sk for landet totalt).

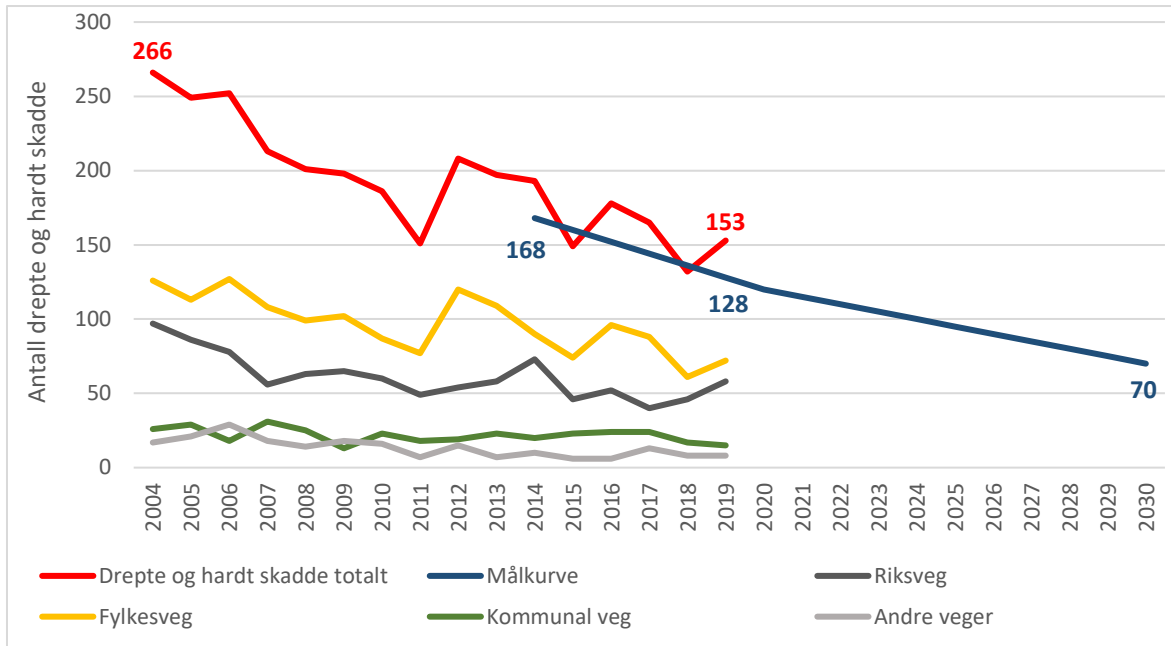
Dette innebærer at dersom ulykkesituasjonen følger de fylkesvise målkurvene i alle fylker vil vi også nå den nasjonale målsettingen gitt gjennom etappemålet.

De fylkesvise figurene følger dagens fylkesinndeling. Overgangen fra gammel til ny fylkesinndeling medfører behov for enkelte tilpasninger når det gjelder noen av målkurvene. Tilpasningene som er gjort er forklart i tilknytning til den enkelte figuren.

Viken

Viken fylke omfatter hele de tidligere fylkene Østfold, Akershus og Buskerud, samt kommunene Lunner og Jevnaker fra tidligere Oppland fylke og Svelvik kommune fra tidligere Vestfold fylke (sammenslått med Drammen kommune og dermed innlemmet i Viken). I figur V1.1 har vi lagt følgende til grunn:

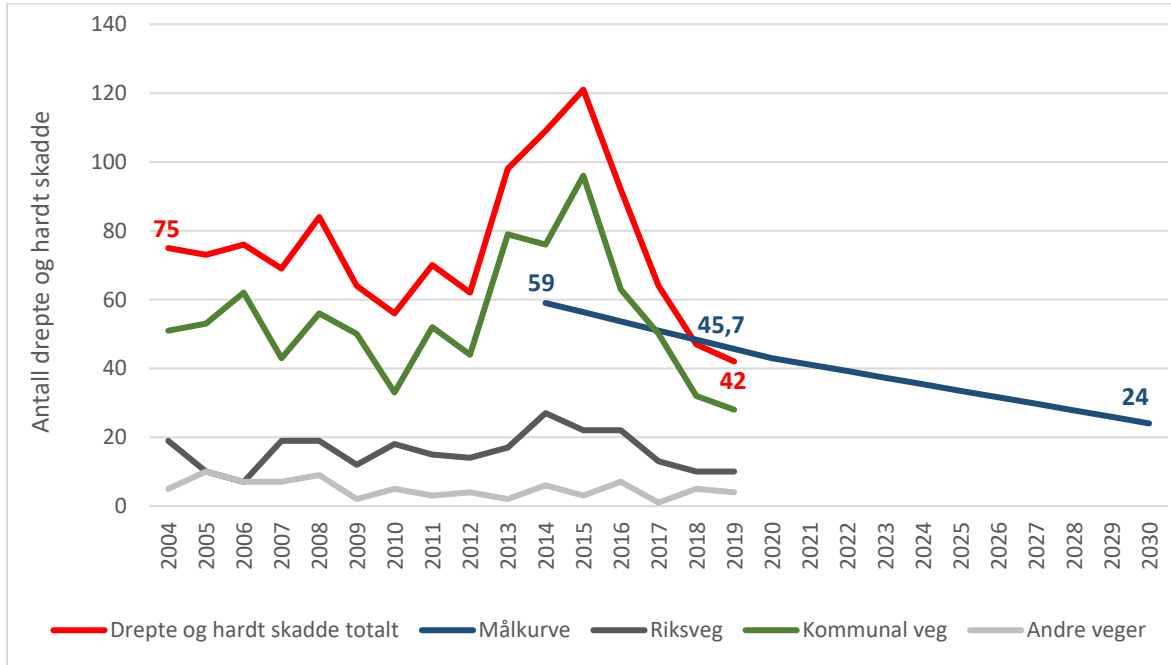
- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi inkludert ulykkene i Lunner, Jevnaker og Svelvik i tillegg til ulykkene i Østfold, Akershus og Buskerud.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Østfold, Akershus og Buskerud. Målkurven tar ikke hensyn til ulykker som har skjedd i Lunner, Jevnaker og Svelvik.



Figur V1.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Viken fylke

Oslo

Regionreformen har ikke medført geografiske endringer for Oslo.

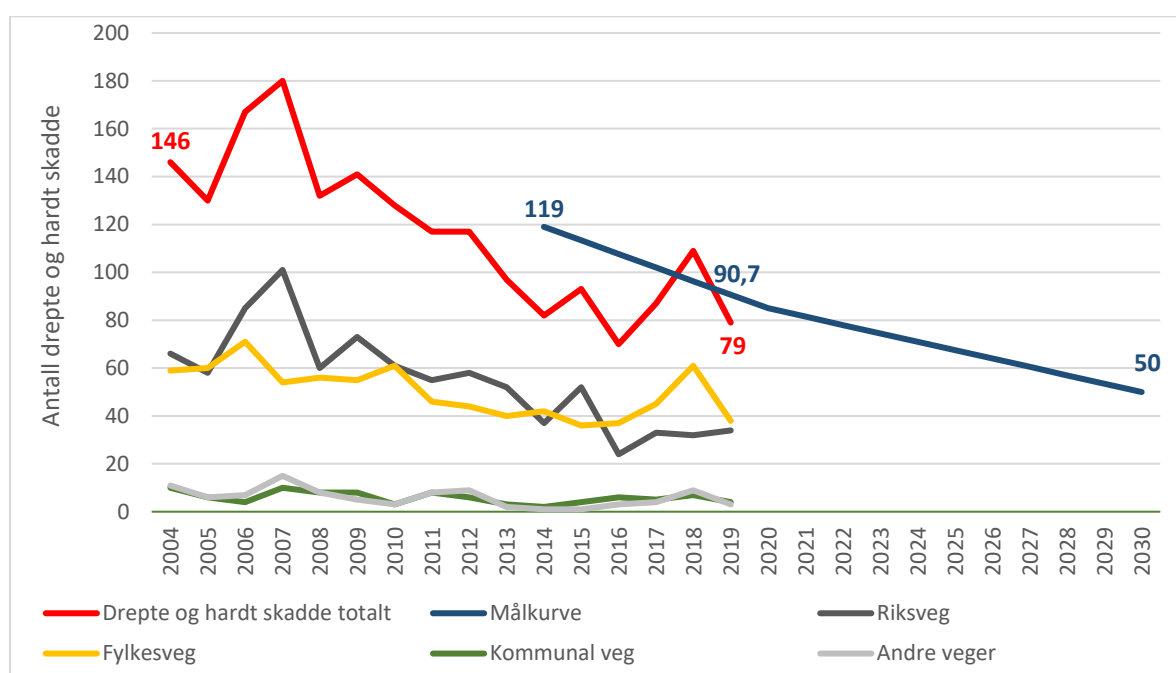


Figur V1.2 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Oslo

Innlandet

Innlandet fylke omfatter de tidligere fylkene Hedmark og Oppland med unntak av kommunene Lunner og Jevnaker (som inngår i Viken fylke). I figur V1.3 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i Lunner og Jevnaker.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Hedmark og Oppland. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i Lunner og Jevnaker i referanseperioden (2009–2012).

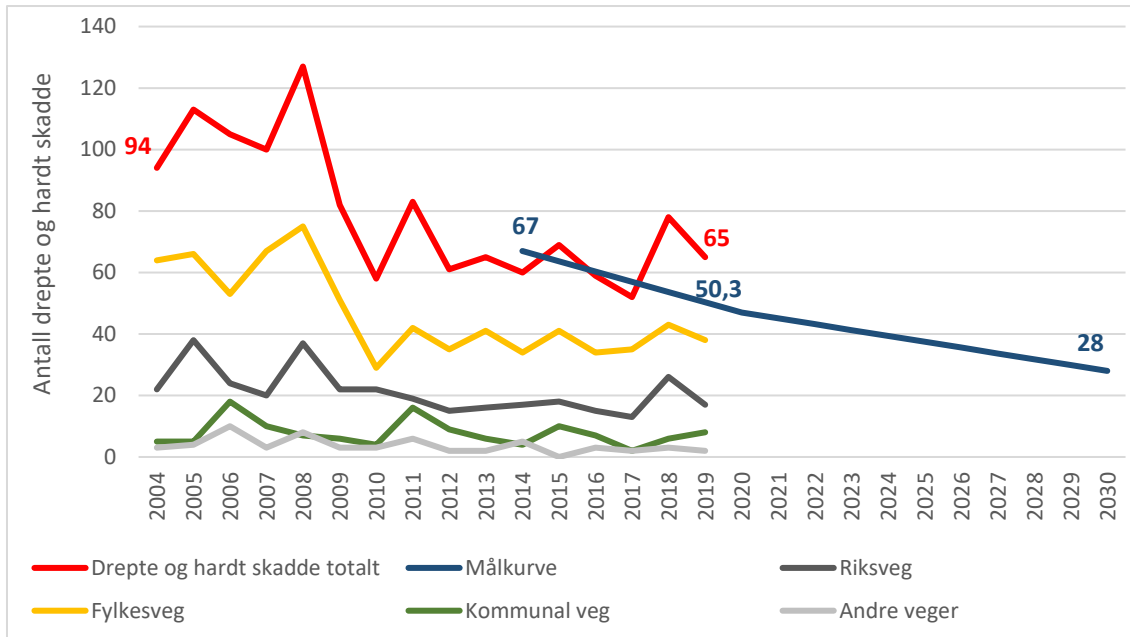


Figur V1.3 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Innlandet fylke

Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark fylke omfatter hele de tidligere fylkene Vestfold og Telemark med unntak av Svelvik kommune (som er sammenslått med Drammen kommune og inngår i Viken fylke). I figur V1.4 har vi lagt følgende til grunn:

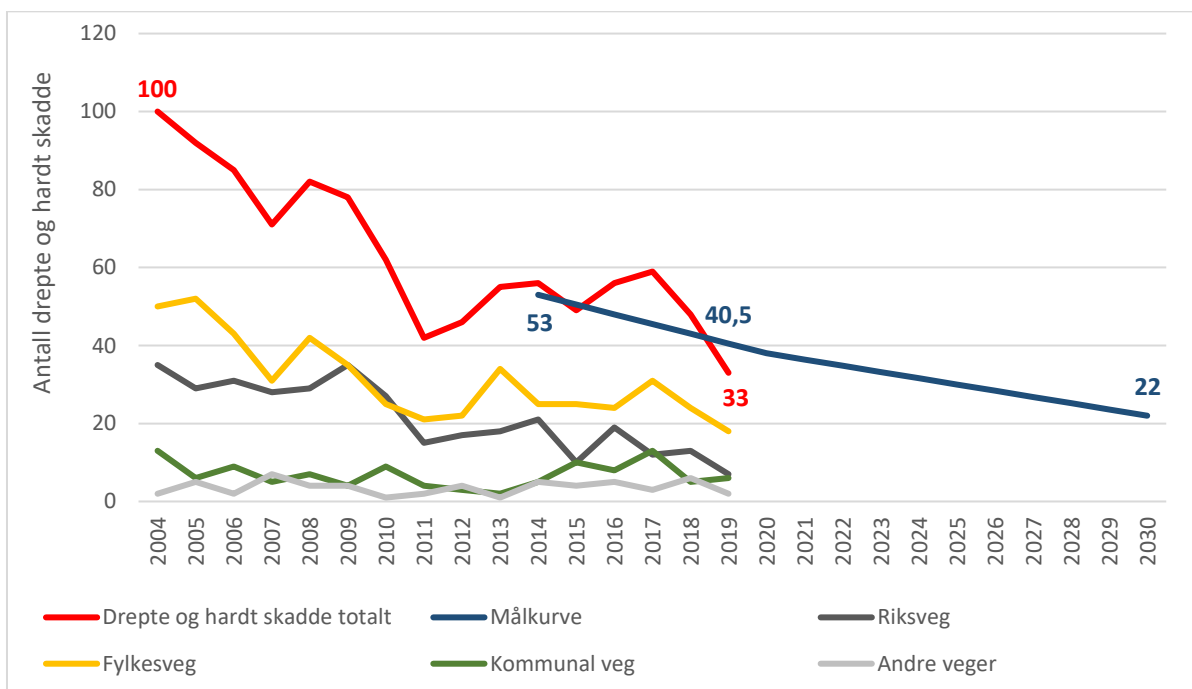
- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i tidligere Svelvik kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Vestfold og Telemark. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Svelvik kommune i referanseperioden (2009–2012).



Figur VI.4 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Vestfold og Telemark fylke

Agder

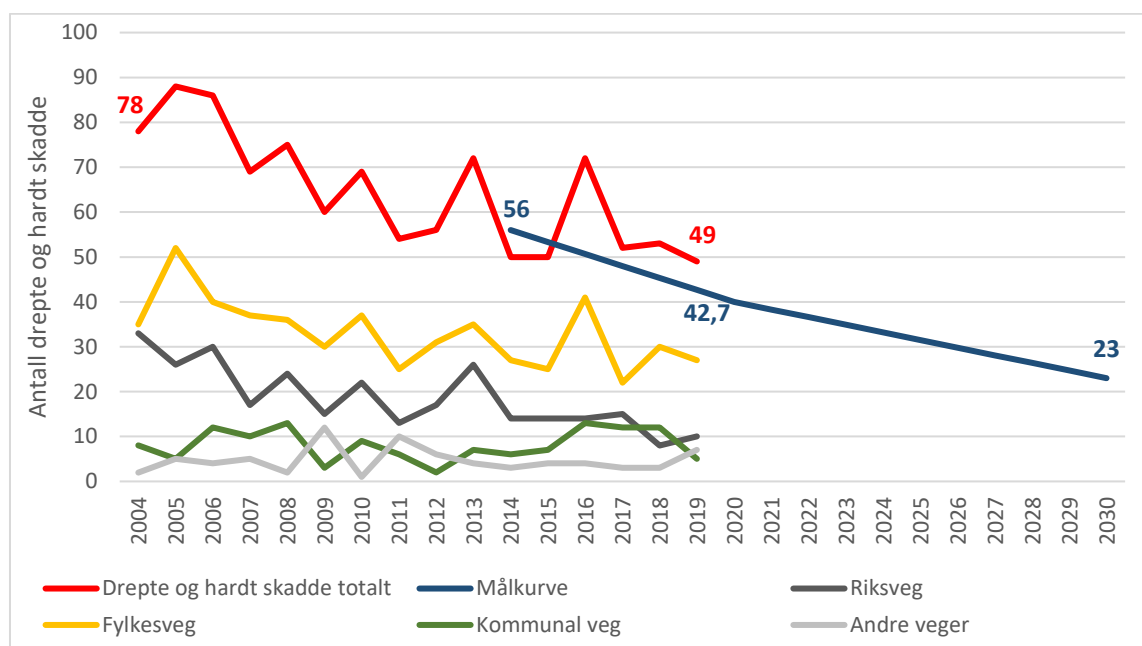
Agder fylke omfatter de tidligere fylkene Aust-Agder og Vest-Agder. Den viste målkurven i figuren nedenfor er en ren sammenslåing av målkurvene til Aust-Agder og Vest-Agder.



Figur VI.5 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Agder fylke

Rogaland

Regionreformen har ikke medført geografiske endringer for Rogaland.

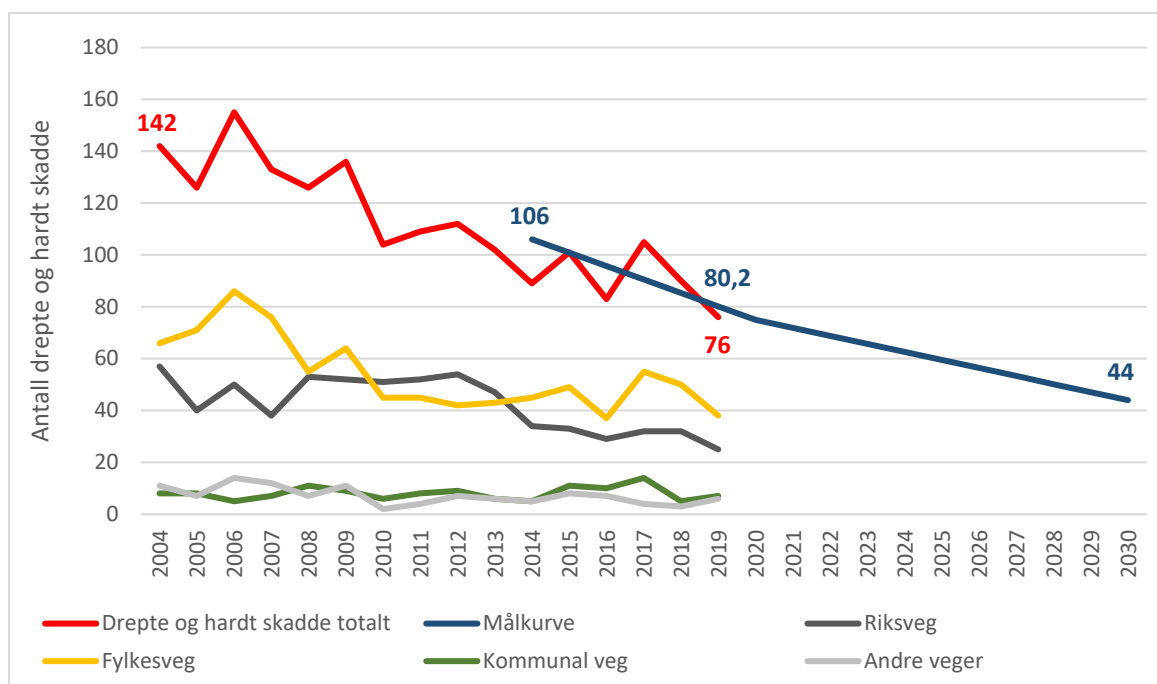


Figur V1.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Rogaland fylke

Vestland

Vestland fylke omfatter hele de tidligere fylkene Hordaland og Sogn og Fjordane med unntak av tidligere Hornindal kommune (som er slått sammen med Volda kommune og inngår i Møre og Romsdal fylke). I figur V1.7 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i tidligere Hornindal kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Hordaland og Sogn og Fjordane. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Hornindal kommune i referanseperioden (2009–2012).

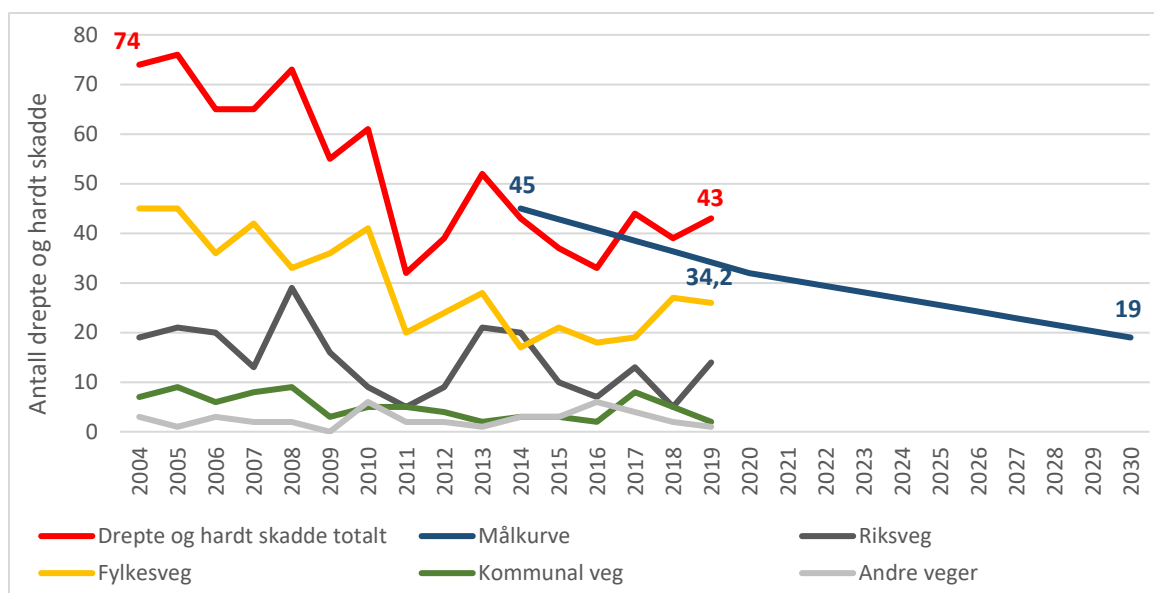


Figur V1.7 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Vestland fylke

Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylke er utvidet med tidligere Hornindal kommune (slått sammen med Volda og inngår dermed i Møre og Romsdal), men har mistet Rindal kommune (overført til Trøndelag fylke) og tidligere Halså kommune (inngår i nye Heim kommune som er en del av Trøndelag fylke). I figur V1.8 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i tidligere Hornindal kommune, mens ulykkene i Rindal kommune og i tidligere Halså kommune ikke er tatt med.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til samme kurve for Møre og Romsdal som tidligere år. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i Rindal kommune og tidligere Halså kommune i referanseperioden (2009–2012), mens ulykker i tidligere Hornindal kommune ikke er inkludert.

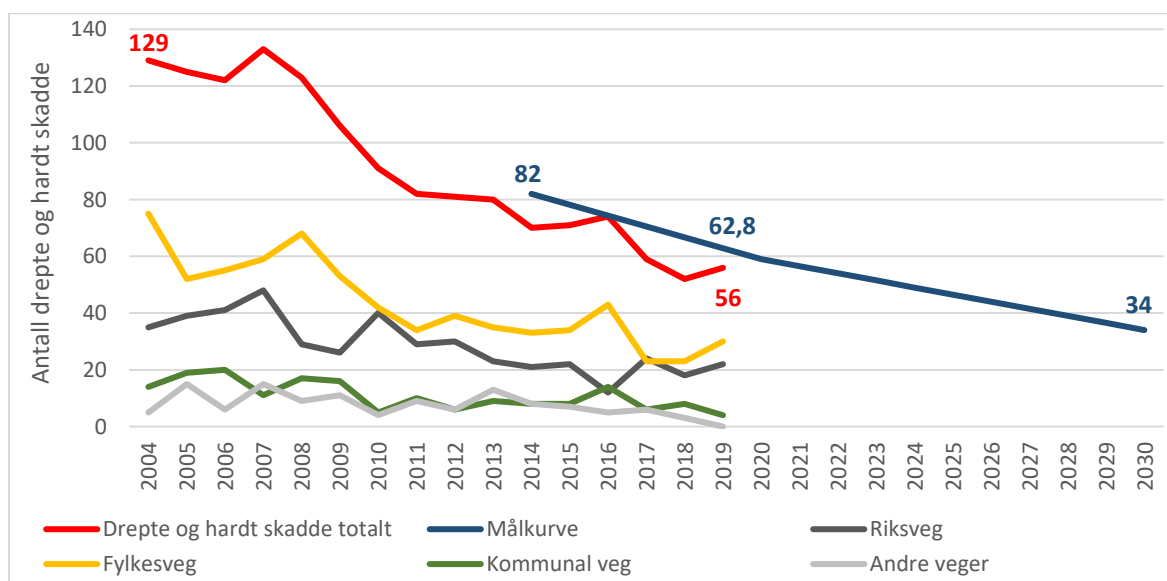


Figur V1.8 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Møre og Romsdal fylke

Trøndelag

Trøndelag fylke er i tillegg til sammenslåing mellom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag også utvidet med Rindal kommune og tidligere Halså kommune (begge overført fra Møre og Romsdal fylke). I figur V1.9 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i Rindal kommune og tidligere Halså kommune, som er overført fra Møre og Romsdal fylke.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til summen av tidligere målkurver for Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Målkurven tar dermed ikke hensyn til at drepte og hardt skadde i Rindal kommune og tidligere Halså kommune.

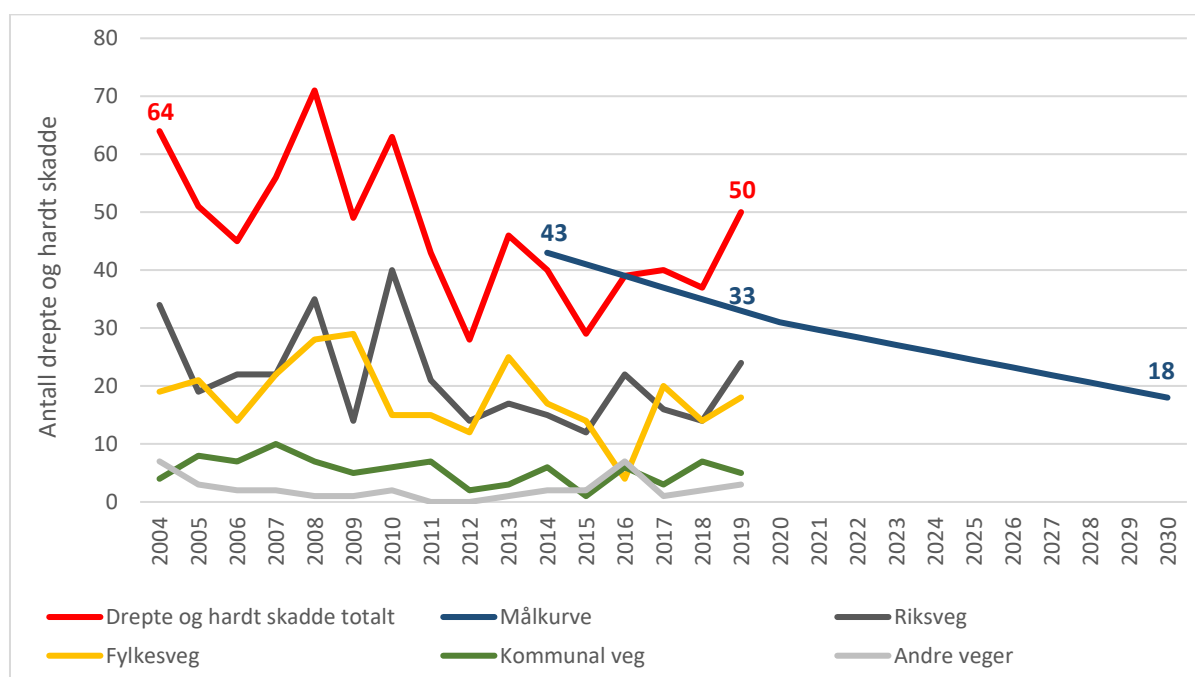


Figur V1.9 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trøndelag fylke

Nordland

Nordland fylke har mistet tidligere Tjeldsund kommune, som er slått sammen med Skånland og overført til Troms og Finnmark fylke. I figur V1.10 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i Tjeldsund kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til samme kurve for Nordland som tidligere år. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Tjeldsund kommune i referanseperioden (2009–2012).

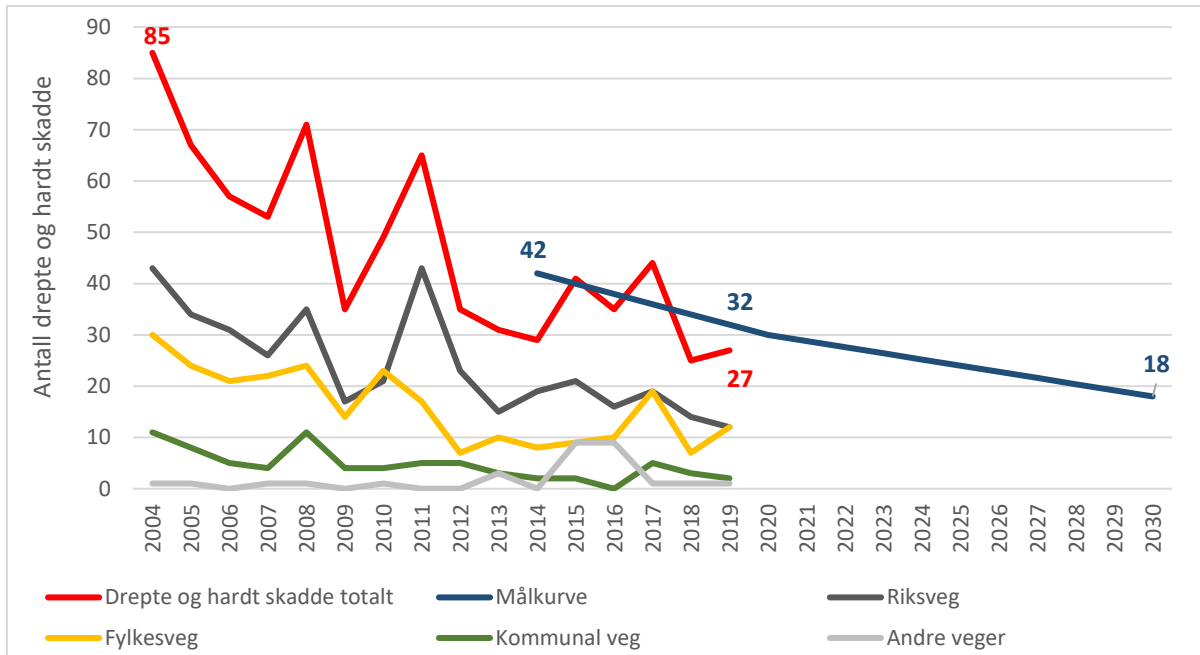


Figur V1.10 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nordland fylke

Troms og Finnmark

Troms og Finnmark fylke er i tillegg til sammenslåing mellom Troms fylke og Finnmark fylke også utvidet med tidligere Tjeldsund kommune (overført fra Nordland fylke og slått sammen med Skånland). I figur V1.11 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i Tjeldsund kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Troms og Finnmark. Målkurven tar dermed ikke hensyn til drepte og hardt skadde i tidligere Tjeldsund kommune.



Figur VI.11 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Troms og Finnmark fylke

Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene

I kapittel 2.3 er det gitt en omtale av ulykkesutviklingen i de ni byområdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004–2019, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Videre er det vist en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven.

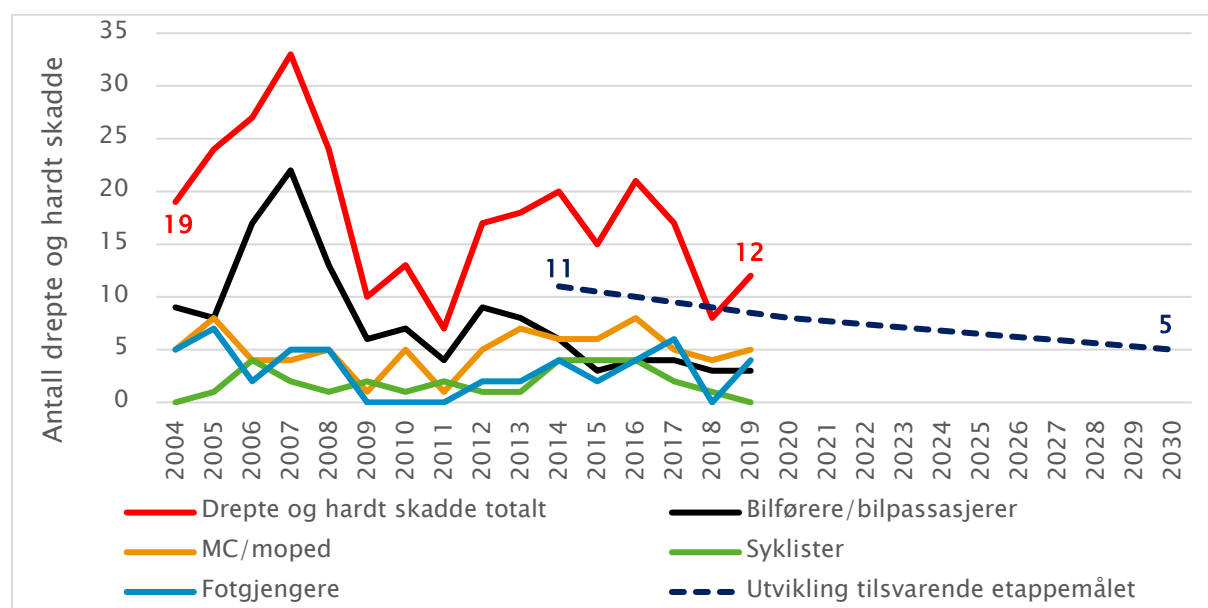
Det har vært noe uklarhet med hensyn til hvilke geografisk område som bør inngå i de enkelte grafene. Vi har valgt å legge følgende til grunn:

- For de fire byområdene med inngåtte byvekstavtaler (Oslo, Nord Jæren, Bergen og Trondheim) inngår kommunene som har skrevet under på avtalen. Det er likevel gjort unntak for områder (dvs. deler av kommuner) som det eksplisitt er bestemt at ikke skal omfattes av nullvekstmålet.
- For de fem byområdene der det arbeides med sikte på å få til byvekstavtaler (Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø) inngår kommunene som antas å være med på en eventuell framtidig avtale.

Disse kriteriene, samt endringer i kommunestrukturen (fra 1/1–2020), har ført til at grafene for enkelte av storbyområdene gjelder et større geografisk område enn tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*. Dette er det redegjort nærmere for i tilknytning til grafene til det enkelte storbyområdet.

Nedre Glomma regionen

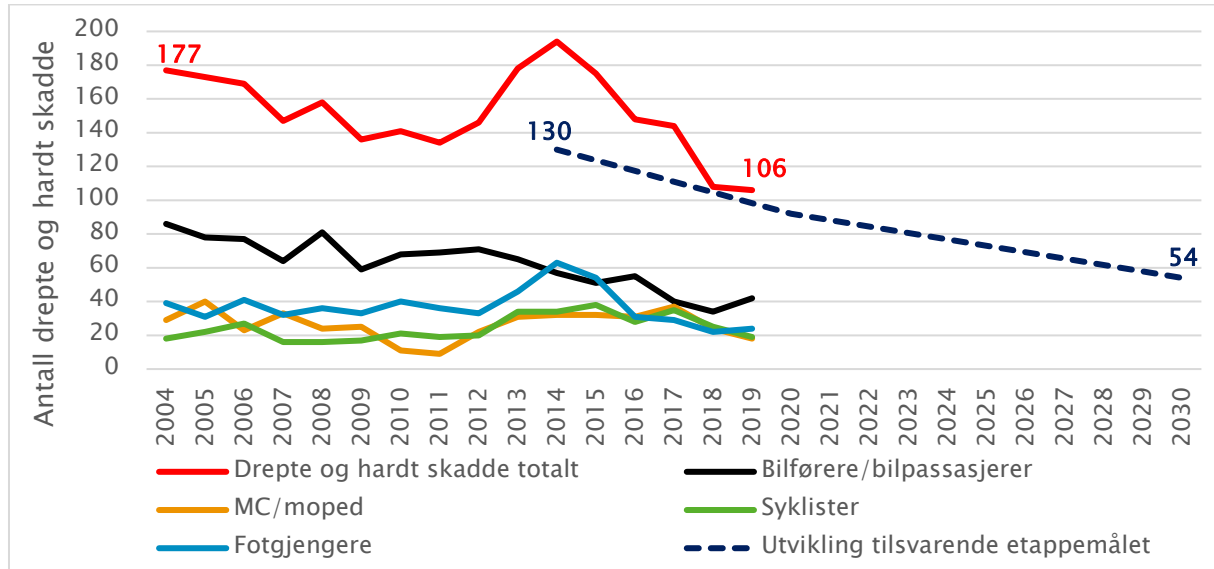
Nedre Glomma regionen omfatter Fredrikstad og Sarpsborg kommuner. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.1 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nedre Glomma regionen

Osloregionen

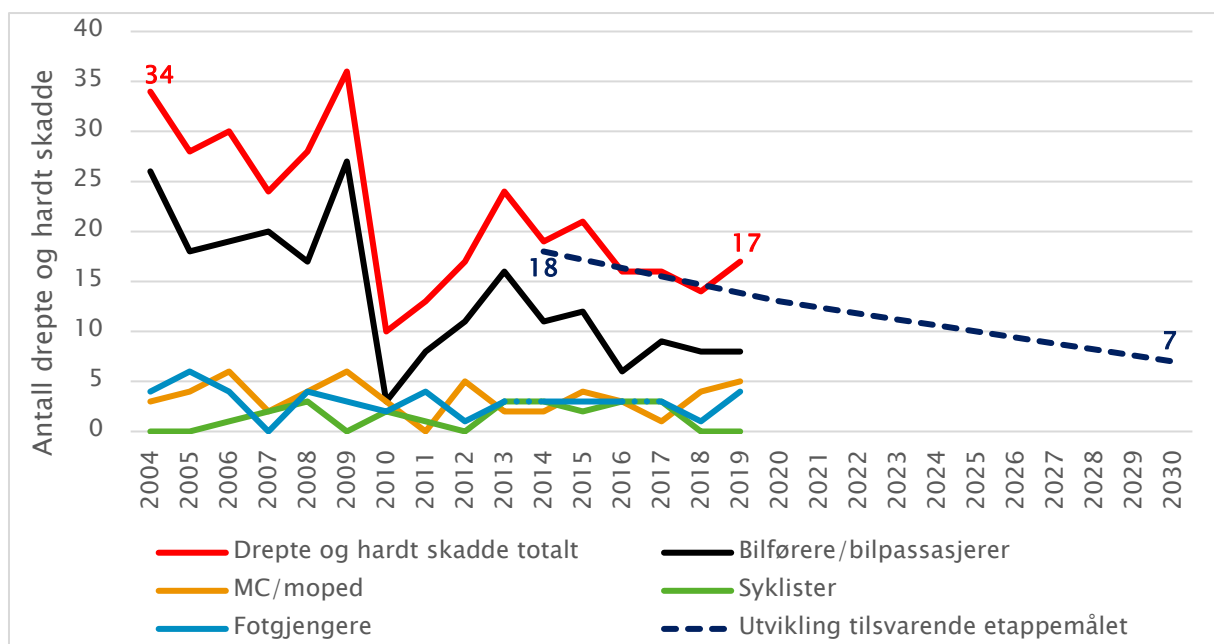
Osloregionen omfatter i vår sammenheng Oslo kommune samt alle kommunene i tidligere Akershus fylke. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.2 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.2 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Osloregionen

Buskerudbyen

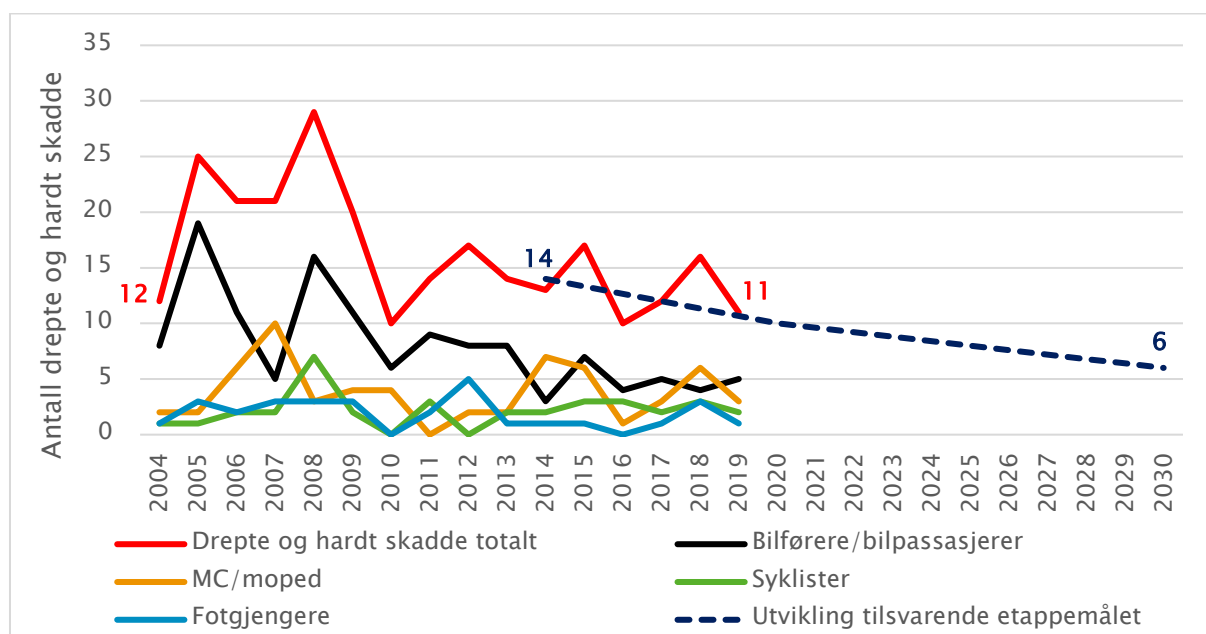
Buskerudbyen omfatter kommunene Drammen (sammenslåing av de tidligere kommunene Drammen, Nedre Eiker og Svelvik), Lier og Øvre Eiker. Tidligere Svelvik kommune var ikke inkludert i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*. De to figurene er derfor ikke fullt ut sammenlignbare.



Figur V2.3 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Buskerudbyen

Grenland

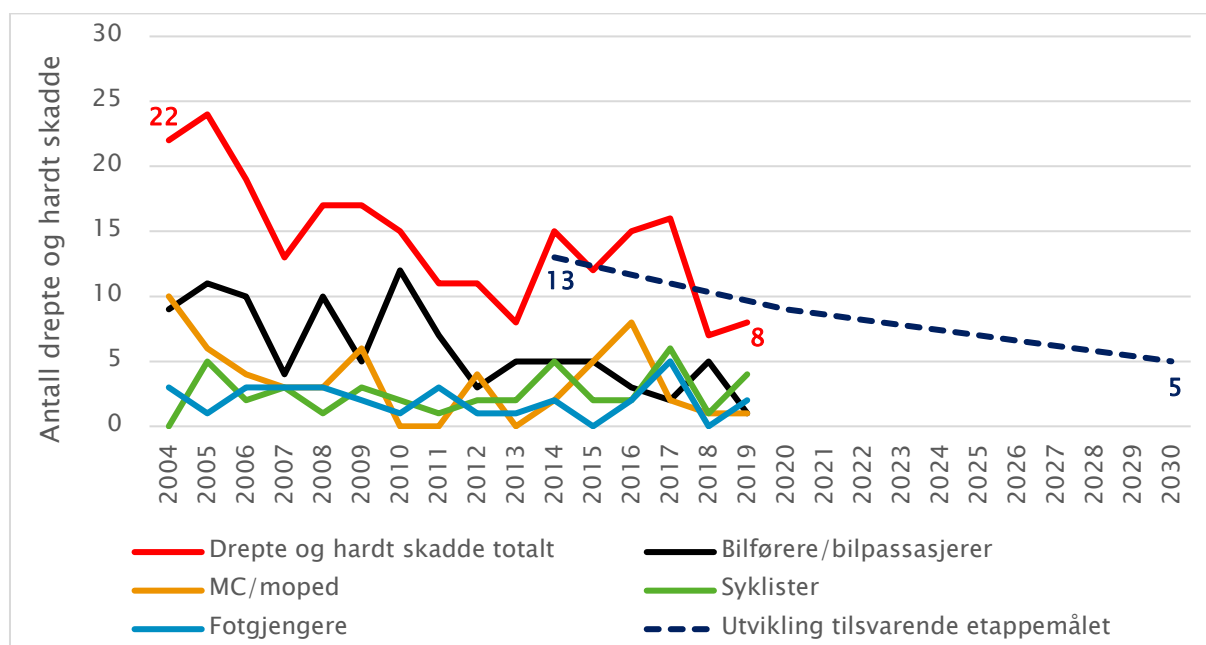
Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.4 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.4 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Grenland

Kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen omfatter Kristiansand kommune, som er en sammenslåing av de tidligere kommunene Kristiansand, Søgne og Songdalen. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.5 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.

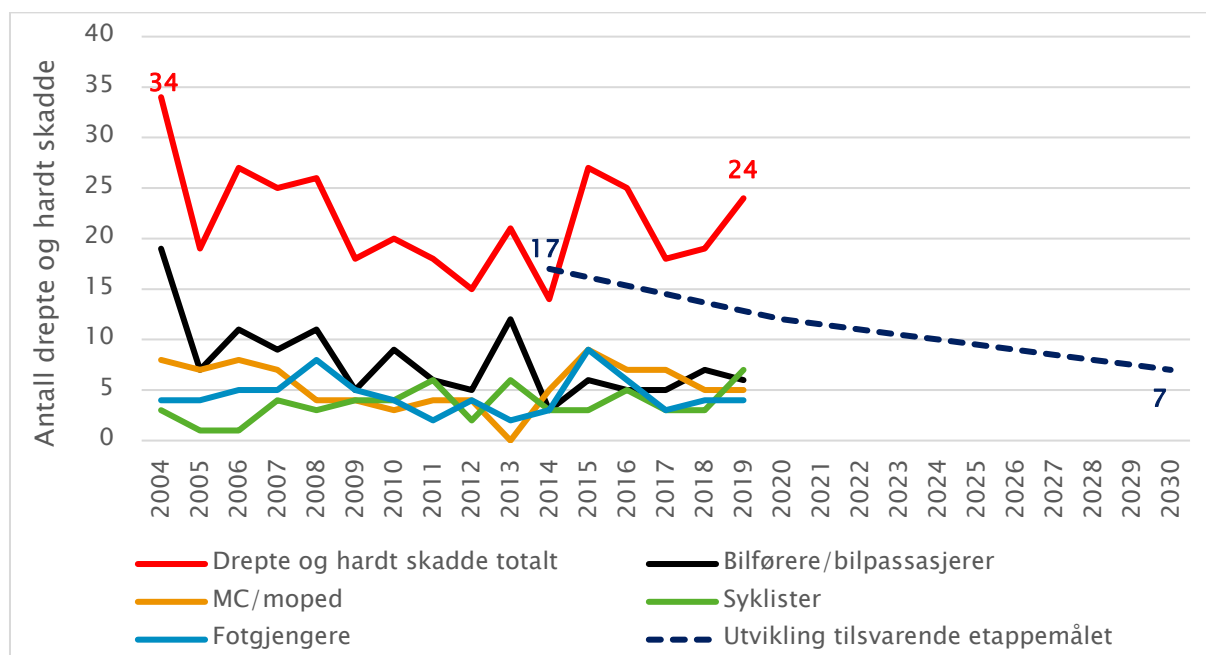


Figur V2.5 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Kristiansandsregionen

Nord Jæren

Nord Jæren omfatter kommunene Stavanger (sammenslåing av de tidligere kommunene Stavanger, Rennesøy og Finnøy), Sandnes (sammenslåing av de tidligere kommunene Sandnes og Forsand), Sola og Randaberg. Det er imidlertid eksplisitt bestemt at det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy, Finnøy og Forsand ikke skal omfattes av nullvekstmålet. Ulykker innenfor disse områdene inngår derfor ikke i figur V2.6.

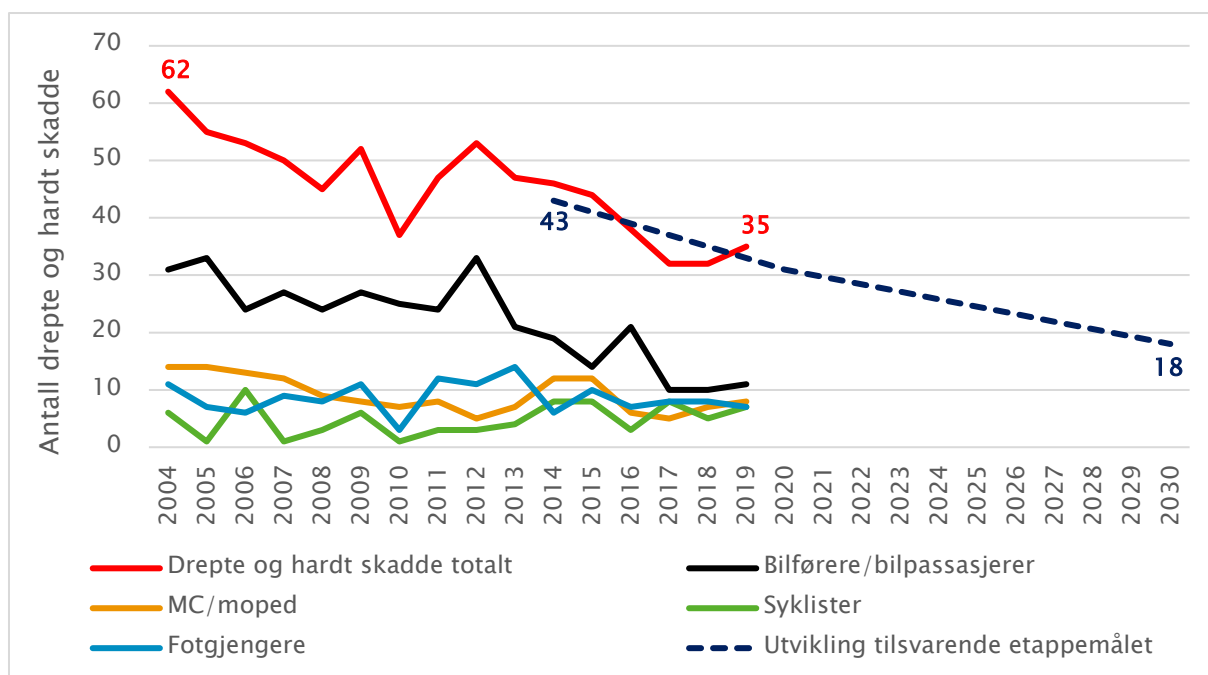
Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.6 er den samme som i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.6 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målcurve på Nord Jæren

Bergensregionen

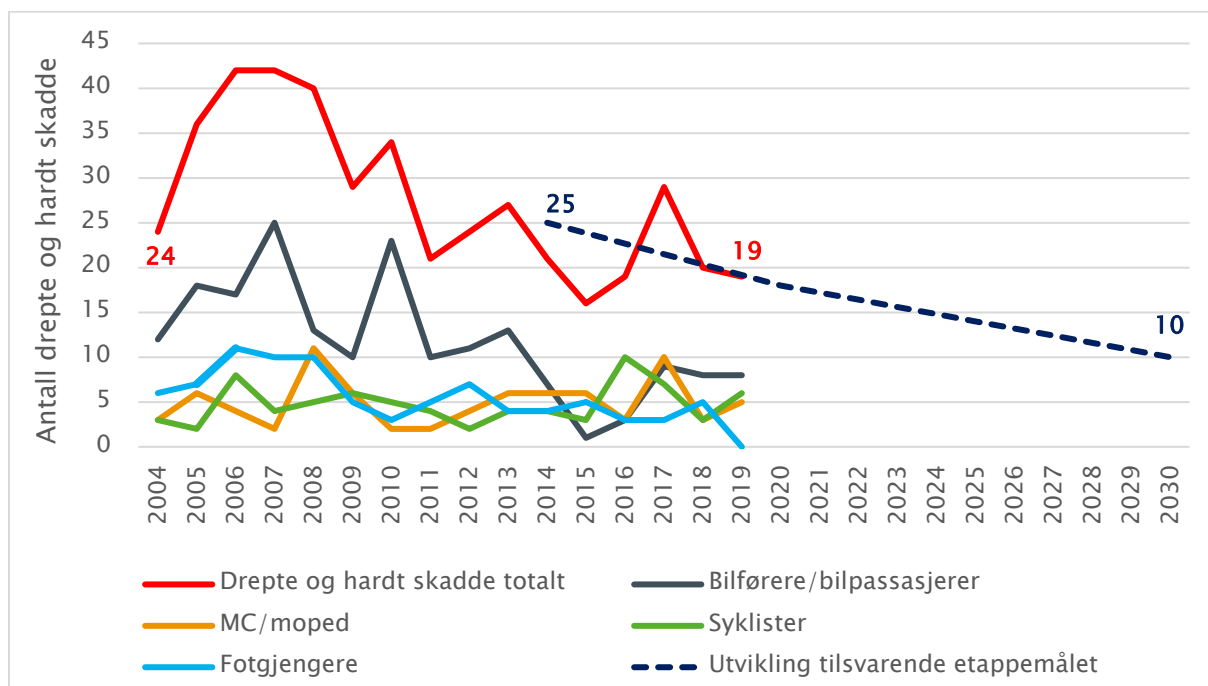
Bergensregionen omfatter kommunene Bergen, Askøy, Alver (sammenslåing av de tidligere kommunene Lindås, Meland og Radøy), Bjørnafjorden (sammenslåing av de tidligere kommunene Fusa og Os) og Øygarden (sammenslåing av de tidligere kommunene Sund, Fjell og Øygarden). Tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* omfattet kun Bergen kommune. Figur V2.7 viser dermed ulykkessituasjonen for et betydelig større geografisk område sammenliknet med figuren i fjorårets rapport.



Figur V2.7 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Bergensregionen

Trondheimsregionen

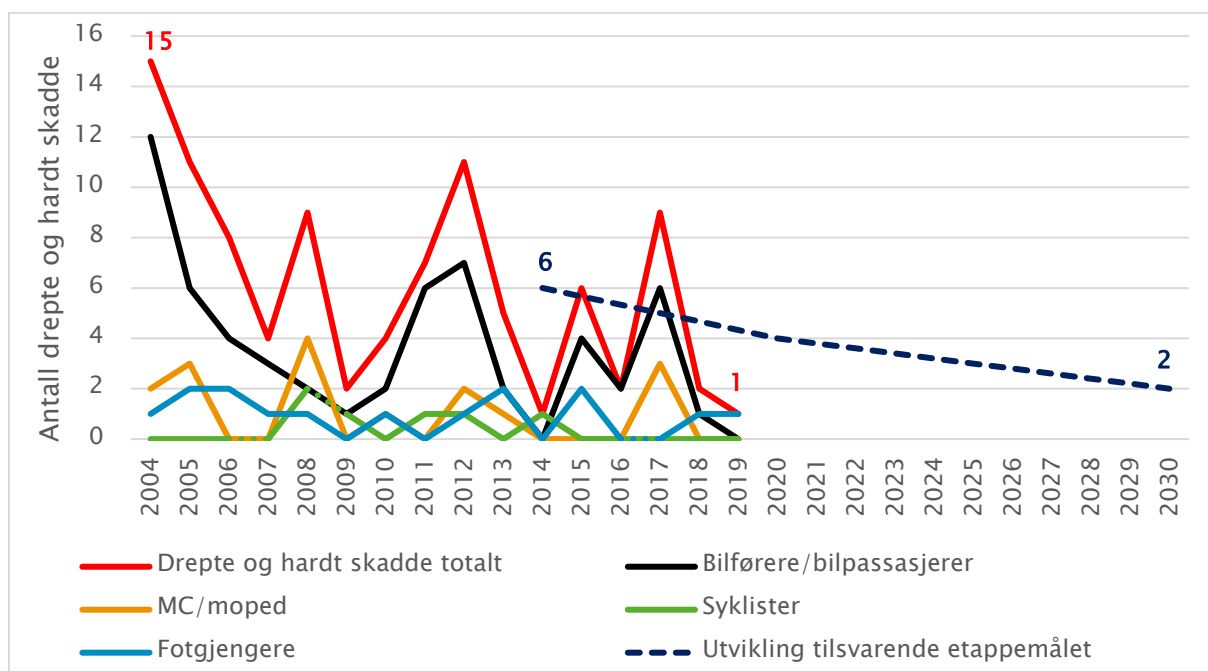
Trondheimsregionen omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* omfattet kun Trondheim kommune. Figur V2.8 viser dermed ulykkesituasjonen for et betydelig større geografisk område sammenliknet med figuren i fjorårets rapport.



Figur V2.8 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trondheimsregionen

Tromsø

Området er begrenset til Tromsø kommune. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.9 er den samme som i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.9 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Tromsø

Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*

Kommunene er viktige aktører i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Både som vegeier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester har kommunene et viktig ansvar. For å lykkes med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid må arbeidet skje i flere kommunale etater. I tillegg må arbeidet forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hvordan kommunene bør jobbe, og dette har blitt til ordningen *Trafikksikre kommuner*. I tiltaksplanen for 2018–2021 er det satt som ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst 125 godkjente kommuner (se nærmere omtale i kap. 3.13). Tabellen nedenfor viser situasjonen per 1/4–2020. Totalt er det 107 kommuner og en bydel som er godkjent som *Trafikksikker kommune*. 21 av kommunene i tabellen har vært gjennom regodkjenningssprosess. Disse er markert med fet skrift. Kommunesammenslåing har ført til at flere kommuner som tidligere er godkjent har falt ut av lista, som følge av at den nye sammenslåtte kommunen ikke har fått godkjenning.

Viken (18)	Gjøvik	Fyresdal	Sandnes	Bodø
Asker	Gran	Færder	Sauda	Bø
Bærum	Lesja	Kragerø	Sokndal	Dønna
Fredrikstad	Lillehammer	Kviteseid	Suldal	Evenes
Gol	Lom	Midt-Telemark	Time	Gildeskål
Hemsedal	Løten	Nissedal	Vestland (7)	Hadsel
Hol	Nord-Aurdal	Nome	Austerheim	Hemnes
Jevnaker	Nord-Fron	Notodden	Bømlo	Lødingen
Kongsberg	Nordre Land	Porsgrunn	Gloppen	Meløy
Krødsherrad	Ringebu	Siljan	Høyanger	Nesna
Lier	Ringsaker	Skien	Kvinnherad	Saltdal
Lunner	Sel	Tinn	Vaksdal	Sortland
Nes	Søndre Land	Tokke	Årdal	Sømna
Nesodden	Sør-Aurdal	Tønsberg	Møre og Romsdal (0)	Vefsn
Nore og Uvdal	Sør-Fron	Vinje	Trøndelag (6)	Øksnes
Rollag	Tolga	Agder (6)	Trøndelag (6)	Troms og Finnmark (5)
Rælingen	Vestre Slidre	Froland	Frøya	
Råde	Vestre Toten	Grimstad	Levanger	Alta
Ål	Vågå	Hægbostad	Oppdal	Hammerfest
Oslo (1 bydel)	Østre Toten	Iveland	Rennebu	Harstad
Østensjø bydel	Øyer	Kvinesdal	Snåsa	Målselv
Innlandet (24)	Vestfold og Telemark (17)	Lillesand	Verdal	Vadsø
Dovre		Rogaland (7)	Nordland (17)	
Etndal	Bamble	Hjelmeland	Andøy	
Gausdal	Drangedal	Karmøy	Bindal	

Vedlegg 4 – Oversikt over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001

NS-ISO 39001 er et styringssystem for sikkerhetsledelse til bruk for virksomheter innenfor privat og offentlig sektor. Det er formulert en rekke krav til virksomheter som skal sertifiseres etter standarden. Kravene er knyttet til kartlegging av nåsituasjonen, risiko-analyser, identifisering av forbedringsområder og målsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet. NS-ISO 39001 stiller også en rekke krav til virksomhetens ledelse, blant annet når det gjelder involvering av ansatte, iverksetting og kontinuerlig forbedring av systemet.

Per mai 2020 er følgende organisasjoner sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001:

- Hans Ivar Slåttøy Transport AS
- Sømna Transport AS
- J. Barlien Transport AS
- Litra AS
- Litra Thermo AS
- Litra Bulk AS
- Litra Gass AS
- Litra Gas AB
- Martinsen AS
- Martinsen Transport AB
- Nordisk Gasstransport AS
- Norgesbuss AS
- OTTS AS
- Sørlandsruta AS
- TrønderBilene AS
- Vy Buss AS (Nettbuss AS)
- Østfold Taxitjenester AS

Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 halvveis i planperioden



Innhold

Innledning	3
4. Risikoatferd i trafikken	4
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.2 Fart	4
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.3 Rus.....	7
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.4 Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn	15
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoadferd.....	20
5. Befolkningsgrupper	21
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.2 Barn (0-14 år)	21
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.3 Ungdom og unge førere.....	33
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse .	40
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper	43
6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper	47
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 Gående og syklende.....	47
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 Motorsykkkel og moped	53
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.4 Transport med tunge kjøretøy.....	56
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper	64
7. Trafikksikre veger	65
Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.2 Møteulykker og utforkjøringsulykker	65
Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger	71
8. Intelligente transportsystemer (ITS)	74
Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.2 Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy.....	74
Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.3 Kjøretøyteknologi.....	77
9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	79
Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.2 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	79
Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert	86
10. Straff og førerrett	87
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.1 Etterforskning og straffesaksbehandling	87
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet.....	88
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.3 Tiltak innen førerrett	88
11. Bedre skadebehandling	89

Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.1 Tidlig varsling og førstehjelp	89
Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede	89
12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet	90
Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.1 Behov for framtidig FoU innenfor trafiksikkerhet.....	90
Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.2 Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata	91

Innledning

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg 2018-2021* står det at det vil bli:

«... utarbeidet egne rapporter som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene som er beskrevet i dokumentets del II. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.»

Denne rapporten inneholder en statusgjennomgang halvveis i planperioden, og viser hvordan vi ligger an med gjennomføringen av de 136 oppfølgingstiltakene i tiltaksplanen. Omtalene er hentet inn fra aktørene som er angitt i tiltaksformuleringen som ansvarlig for gjennomføring av tiltaket. Kapittelinnstillingen i rapporten følger kapittelinnstillingen i tiltaksplanen. Det innebærer at kapitlene 4-12 i det foreliggende dokumentet er en gjennomgang av status for tiltakene beskrevet i kapitlene 4-12 i tiltaksplanen.

Hvert tiltak er gitt statuskode ut fra hvordan vi har vurdert at arbeidet med tiltaket ligger an:

- Tiltak ...** Grønn statuskode betyr at tiltaket enten er gjennomført eller at arbeidet med tiltaket har kommet så langt at vi føler oss trygge på at det vil være gjennomført innen 1/1-2022.
- Tiltak ...** Gul statuskode betyr at tiltaket er påbegynt, men at det av ulike årsaker synes usikkert om tiltaket vil bli fullført etter intensjonen innen 1/1-2022.
- Tiltak ...** Rød statuskode betyr i de fleste tilfeller at tiltaket ikke er påbegynt. Denne statuskoden er imidlertid også brukt på tiltak som er startet opp der det er satt konkrete mål for omfang, og der det ligger an til et resultat som er betydelig dårligere enn målet.

Etter gjennomgangen er **86** tiltak gitt **grønn** statuskode. Videre er **37** tiltak gitt **gul** statuskode mens **13** tiltak er gitt **rød** statuskode.

For mange av tiltakene har koronapandemien medført behov for justert framdrift og/eller redusert aktivitetsnivå i 2020. Ved angivelse av statuskode har vi vurdert fireårsperioden under ett. Begrensningene som følge av koronapandemien antas å være midlertidige, og vi har i liten grad latt dette påvirke om valg av statuskode.

I tillegg til rapportering av status for tiltakene våren 2020, er det også gitt en redegjørelse for planer for arbeid med tiltakene i 2020 og 2021. En slik redegjørelse er imidlertid ikke gitt for tiltakene der fylkeskommunene er oppført som ansvarlig for gjennomføring. Det skyldes at regionreformen har gitt en rekke fylkessammenslåinger, gjeldende fra 1/1-2020, og mange av de nye fylkene har ennå ikke fått etablert et felles planverk, med mål og tiltak.

Regionreformen og andre omorganiseringer har for øvrig gitt en del endringer i ansvaret for gjennomføring av tiltak i flere virksomheter. I denne situasjonen er oppfølging av tiltaksplanen spesielt viktig for å sikre at planlagte tiltak blir videreført i nye organisasjoner.

Parallelt med den foreliggende rapporten med statusgjennomgang av tiltakene i tiltaksplanen, er det utarbeidet en egen rapport som viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet i *Nasjonal transportplan* og tilstandsmålene i tiltaksplanen, jf. dokumentet *Trafikkikkerhetsutviklingen 2019*.

4. Risikoatferd i trafikken

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.2 [Fart](#)

Tiltak 1 **Politiet vil styrke innsatsen for å forebygge fartslovbrudd ved å øke bruken av politiets lasere.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

Politiet har økt sin innsats for å forebygge fartsovertredelser ved å øke kontrollaktiviteten rettet mot slike overtredelser. Fartskontrollene utføres i hovedsak av Utrykningspolitiet (UP), men også med bidrag fra politidistriktene. Antall kontrolltimer med bruk av laser økte med 31 prosent i 2019 sammenlignet med gjennomsnittet i planperioden 2014-2017. UP økte sine resultatmål på fart fra og med 2018. For å få til denne økningen har UP vært avhengig av å låne lasere av politidistriktene som var lite i bruk.

Samtidig som farten går ned på norske veier og fartsovertredelsene blir færre, har UP økt sin aktivitet og avdekket flere fartsovertredelser. Det har først og fremst skjedd gjennom flere timer med kontroll, i tillegg til at også flere bøtelegges for lavere fartsovertredelser.

Planer for 2020 og 2021

I *Flerårig virksomhetsplan (FVP 2021-2023)* er det foreslått å øke måltallet til UP fra 90 000 fartssaker årlig (mål for 2020) til 95 000. Måltallet for politidistriktene er videreført.

Tiltak 2 **Politiet vil effektivisere arbeidet med fartskontroller, ved å gå over til digital bøtelegging, der bøter ilegges på stedet.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

Fra og med årsskifte 2019/2020 har politiet (Utrykningspolitiet og alle politidistriktene) gått over til digital registrering av forenklede forelegg (DIGFF). Status per våren 2020 er at 29 085 digitale forenklede forelegg ble skrevet ut første kvartal 2020, noe som er på samme nivå som tilsvarende periode tidligere år.

Ifølge tall fra Statens innkrevingsentral ble kun 3 prosent av alle forenklede forelegg i perioden januar – mai 2020 skrevet ut på papir. Dette gjelder blant annet forenklede forelegg til personer uten norsk personnummer.

Planer for 2020 og 2021

Målkravet for fartslovbrudd er foreslått økt fra 2021 (jf. omtale av tiltak 1). Dette er blant annet basert på en effektivitetsgevinst av DIGFF. Applikasjonen vil bli forbedret på enkelte detaljer, på bakgrunn av tilbakemeldinger fra brukerne.

Det jobbes med å utvikle den digitale løsningen slik at også personer uten norsk personnummer kan få tilbud om digitalt forenklet forelegg. I tillegg vil også tilsvarende løsning utvikles for sjøtjenesten, samt at også digitale trafikkgebyr vil bli utviklet. Tidsrammene for dette er ennå ikke bestemt.

Tiltak 3 **Statens vegvesen vil revidere gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK. Vegnettet vil bli gjennomgått med sikte på å finne fram til nye strekninger og punkter som tilfredsstiller de reviderte kriteriene.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bjørn Brændshøi og Arild Ragnøy

Status våren 2020

Forslag til reviderte retningslinjer for etablering av Automatisk trafikk kontroll (ATK) ble overlevert Samferdselsdepartementet 1. mars 2020. Det er foreslått kriterier knyttet til fart og ulykker. Forslaget viderefører i stor grad tidligere retningslinjer, og det er lagt vekt på brukervennlighet og at kriteriene skal være enklere å forstå og bruke i praksis. Videre er det i forslaget konkretisert hvordan en foreslått/potensiell vegstrekning skal vurderes. Det er lagt vekt på at aktuelle fagpersoner fra både politiet og Statens vegvesen skal involveres i vurderingsarbeidet.

Inntil videre skjer arbeidet med ATK i nært samarbeid med departementet.

Planer for 2020 og 2021

Departementet har retningslinjene til godkjenning, og det forventes et svar om ikke lenge.

Det er planlagt utarbeidet en veileder som skal følge retningslinjene. Veilederen er tenkt å gi eksempler på retningslinjenes praktiske anvendelse. Arbeidet med veilederen vil bli igangsatt i 2020.

Arbeidet med å gjennomgå vegnettet med tanke på å finne fram til nye punkter og strekninger for bruk av ATK vil kunne starte opp når departementet har gitt sin tilbakemelding på forslaget til reviderte retningslinjer. Verktøy for å foreta en slik gjennomgang er etablert.

Tiltak 4 **Politiet vil i samarbeid med Statens vegvesen vurdere hvordan vi bedre kan utnytte potensialet for effektiv bruk av fotoboksene på eksisterende strekninger med streknings-ATK og punkt-ATK.**

Ansvar: Politiet

Kontaktpersoner politiet: Runar Karlsen (fagdirektør POD) og Steven Hasseldal (sjef for UP)

Kontaktperson Statens vegvesen: Bjørn Brændshøi

Status våren 2020

ATK-fagforum ble etablert i 2018 og er et tverrfaglig samarbeidsforum mellom politiet, Statens vegvesen og statsadvokaten. Forumet har funnet sin form i løpet av 2019 og samarbeidsklimaet er godt. Forumet har diskutert ulike strategier for bruk av fotoboksene for å oppnå økt trafikk-sikkerhetseffekt. Arbeidet er påbegynt, men har stoppet noe opp. Datatekniske løsninger hos politiet hemmer videreutvikling med hensyn til effektiv bruk av ATK, både hos politiet og hos Statens vegvesen.

Det årlige samarbeidsmøtet innen ATK i mars ble avlyst på grunn av koronapandemien.

Planer for 2020 og 2021

ATK-fagforum ga i 2019 sin tilslutning til at arbeidet med mandatet "*Utredning om fremtidig organisering av ATK-virksomheten*" videreføres med konseptanalyse. Dette omfatter blant annet forslag om at ATK-kontrollene iverksettes av politiet, og kan gi bedre utnyttelse av ATK-kontrollene og mer kunnskapsbasert bruk av punkt-ATK og streknings-ATK.

I et møte mellom Vegdirektør og Politidirektør i april d.å. ble det avtalt å utarbeide en ATK-samarbeidsavtale mellom etatene på direktørnivå. Avtalen skal underskrives seinest på neste direktørmøte.

Det er viktig å opprettholde det gode samarbeidet i *ATK-fagforum*. Et sentralt tema vil være å iverksette datatekniske løsninger som gir et godt og sømløst samarbeid mellom politi og vegvesen.

Tiltak 5 **Statens vegvesen vil slutføre arbeidet med nye fartsgrensekriterier i 2018. De nye fartsgrensekriteriene skal være implementert på riksvegnettet innen 31/12-2019.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Yngvild Munch-Olsen og Jon Flydal

Status våren 2020

Vegdirektoratet fastsatte nye fartsgrensekriterier for fartsgrensene 30, 40, 50, 60, 80, 90, 100 og 110 km/t i Statens vegvesens *NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier*. Endelige kriterier for 70 km/t avventer avklaring fra Samferdselsdepartementet.

Kriteriene var gjeldende fra 1. november 2018 og skal benyttes på riksveger, fylkesveger og private veger. De er også anbefalt brukt på kommunale veger.

Planer for 2020 og 2021

Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t vil bli implementert når avgjørelsen fra Samferdselsdepartementet foreligger.

Tiltak 6 Statens vegvesen vil i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje, med tanke på iverksettelse fra 2019.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status våren 2020

Statens vegvesen har gjort en stor og grundig utredning for å kunne utvikle en ny fartskampanje. Det har blitt innhentet faglige innspill fra flere trafikkfaglige forskningsmiljø. Det har videre blitt gjennomført omfattende kvalitative og kvantitative forundersøkelser, samt en egen *nullpunktsundersøkelse*¹, som skal legge grunnlaget for senere evaluering av kampanjen. Kampanjen skal lanseres medio 2020.

Planer for 2020 og 2021

Ny fartskampanje skal lanseres medio 2020 og vil fortsette i 3-4 år framover. Koronasituasjonen i Norge kan imidlertid påvirke eksakt tidspunkt for lansering i 2020.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.3 Rus](#)

Tiltak 7 Politiet skal teste alle førere som stanses i politiets trafikkontroller for ruspåvirkning.

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

Utrykningspolitiet (UP) tester tilnærmet alle førere som stanses i trafikkontroller for alkoholpåvirkning. Dette er en rutine som er godt innarbeidet og fokusert på gjennom de siste årene.

Når det gjelder kontroll i politidistriktene er det fortsatt en del variasjoner fra sted til sted, men det meldes om at det også her er økt fokus på at alle skal testes for alkoholpåvirkning. Meldinger kommunisert fra UP distribueres videre til kontaktpunkter i politidistriktene.

Planer for 2020 og 2021

Grunnet koronapandemien er rustestingen for tiden kraftig redusert. Dette som et smitteverntiltak. UP og politidistriktene vil fortsette med testing så snart situasjonen tillater det.

Det utarbeides nå ny nettbasert opplæring for bruk av alkometer. I denne vil UP inkludere teksten til tiltak 7, slik at alle nye brukere av alkometer blir kjent med tiltaket. Dette er viktig, da tiltaket fortsatt er ukjent for mange i politidistriktene.

¹ TØI arbeidsdokument 51598 *Fartskampanjen 2020-2024: Nullpunktsundersøkelsen* (Ross Phillips, Vibeke Milch og Ole Jørgen Johansson (16/3-2020))

For øvrig vil politiet øke informasjonen om tiltaket til de ansatte, samt følge opp bruken av alkometeret.

Tiltak 8 **Politiet vil øke bruken av «spyttanalyser» (i dag med analyseinstrumenter av typen Dräger DrugTest5000) for å avdekke bruk av andre rusmidler enn alkohol.**

Ansvar: Politiet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

Norsk politi har inngått ny innkjøpsavtale om spytttester for hele etaten. Nytt analyseinstrument heter WipeAlyser og spytttesten heter DrugWipe. Alle politidistrikt og UP-distrikt har per februar 2020 utdannet instruktører på utstyret. Foreløpige tall fra Politiets Fellestjenester (PFT) viser at politidistriktene og Utrykningspolitiet (UP) har kjøpt til sammen ca. 50 instrumenter. Det blir opplyst om tiltak 8 i opplæringen av instruktører for bruk av WipeAlyser.

Planer for 2020 og 2021

UP har allerede iverksatt tiltak 8 og gått til anskaffelse av det nødvendige antall analyseinstrumenter. Det vil bli gitt sentrale føringer fra Politidirektoratet (POD) om at tiltaket skal prioriteres og at politidistriktene må gå til innkjøp av et minimum antall spytttestere. Det er allerede utdannet instruktører og dette vil være bortkastet ressursbruk dersom utstyr ikke kjøpes inn.

Dersom flere instrumenter tas i bruk vil det bli gjennomført flere tester og flere ruskjøringer vil bli avdekket.

Tiltak 9 **Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Dag Terje Langnes

Status våren 2020

Ikke igangsatt per mars 2020.

Planer for 2020 og 2021

Høsten 2020 vil Statens vegvesen ta initiativ til et samarbeid med trafikkskolebransjen, for å skaffe et grunnlag for å vurdere et eventuelt krav om alkolås i kjøretøy som brukes til førerprøver.

Tiltak 10 MA – Rusfri Trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkolås som alternativ til inndragning av førerretten for promilledømte.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk

Kontaktperson MA – Rusfri Trafikk: Anne Beate Budalen

Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Status våren 2020

Det ble utarbeidet et forslag til alkolåsprogram i 2012, under ledelse av Justisdepartementet. Forslaget ble sendt på høring, men er deretter ikke fulgt opp.

Som grunnlag for forslaget i 2012 ble det blant annet gjort en oppsummering av andre europeiske land sine alkolåsprogrammer. Denne oppsummeringen er nå gjennomgått og oppdatert. Neste fase vil være å utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et alkolåsprogram. Dette vil i første omgang være et samarbeid mellom MA – Rusfri Trafikk og Utrykningspolitiet (UP).

Planer for 2020 og 2021

Det vil bli arbeidet med sikte på å ha et kunnskapsgrunnlag for et alkolåsprogram ferdig innen utgangen av 2021.

Tiltak 11 MA – Rusfri Trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkolås som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk

Kontaktperson MA – Rusfri trafik: Anne Beate Budalen

Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Status våren 2020

Utredningen om implementering av alkolås som alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer er ikke igangsatt. Imidlertid ble Helse- og omsorgskomiteén og Transport og kommunikasjonskomiteén oppfordret til å vurdere alkolås som alternativt vilkår for førerrett i forbindelse med høringer for Statsbudsjettet for 2020.

Planer for 2020 og 2021

Det vil bli sett på muligheten for å starte opp arbeidet med tiltaket i løpet av høsten 2020. Det vil også bli arbeidet med informasjon overfor politikerne.

Tiltak 12 NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkohol, og en strengere oppfølging av dette.

Ansvar: NHO Transport
Kontaktperson: Torstein Clausen Jystad

Status våren 2020

NHO Transport har i lang tid støttet innføringen av alkohol for busser og minibusser. Det er godt kjent at skadepotensialet kan være stort ved høy promille hos en sjåfør som utfører persontransport, og ruspåvirket kjøring er ikke et stort problem i næringen.

Bruken av alkohol er i dag pålagt i alle nyregistrerte busser og minibusser, og dette gir en god forsikring mot kjøring i påvirket tilstand.

Planer for 2020 og 2021

NHO Transport mener eventuelle justeringer i dagens regelverk må innrettes mot å gjøre det mulig med lengre loggføring av aktiviteten på alkoholen. Dette vil gi partene bedre mulighet til å følge opp aktuelle saker, og i tillegg gi myndighetene en bedre mulighet for å etterforske de mest alvorlige hendelsene. NHO Transport vil ta til orde for dette i de utvalg og fora der dette er relevant.

Tiltak 13 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av rusrelaterte dødsulykker.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

Arbeidet med temaanalyse om rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken, basert på data fra 2005-2018, er sluttført². Arbeidet er utført ved Oslo Universitetssykehus (OUS), avdeling for rettsmedisinske fag på oppdrag fra Statens vegvesen. Utrykningspolitiet (UP) har vært en viktig bidragsyter i arbeidet.

I tillegg til data fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) inngår også rettsmedisinske data fra analyser av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler i blodprøver fra omkomne motorvognførere.

Planer for 2020 og 2021

Arbeidet ble sluttført juni 2020.

² Gjerde H, Valen A, Frost J, Pasnin LT. Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018. Oslo: Oslo universitetssykehus; 2020.

Tiltak 14 Interesseorganisasjonen Av-og-til vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.

Ansvar: Interesseorganisasjonen Av-og-til
Kontaktperson Av-og-til: Stina Katrine Bakken
Kontaktperson politiet: Kristin Bjørntvedt

Status våren 2020

Alkovettorganisasjonen Av-og-til og politiet samarbeider om to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring. Kampanjene er koordinert opp mot politiets kontrolluker. Det er en økning i alkoholkonsumet rundt sommer og juletider, og kontrollukene er derfor lagt til uke 23 og uke 50 hvert år.

Kampanjene består av flere tiltak og virkemidler; synliggjøring av problematikken i sosiale medier og i media, en landsdekkende mobilisering av Utrykningspolitiet (UP) og utdeling av faktabasert og lettfattelig informasjonsmateriell til bilister. Av-og-til samarbeider med kommuner over hele landet i rusmiddelforebyggende arbeid. Mange av disse deltar også i kontrollukene, ved å være med ut på politikontroll, uttale seg i lokale mediesaker og sette fokus på temaet på stand og andre lokale møteplasser.

I tillegg er nettsiden avogtil.no en stadig viktigere kanal i dette arbeidet. Det er stor trafikk til nettstedet og mange besøker avogtil.no for å få informasjon om promillegrensen og bilkjøring. I 2019 lanserte Av-og-til en promillekalkulator, som skal være et nyttig verktøy for dem som vil undersøke om de har ventet lenge nok etter alkoholinntaket før de setter seg bak rattet. Kalkulatoren er mye i bruk, spesielt på utfartsdager.

Av-og-til når bredt ut med det holdningsskapende arbeidet. I 2019 deltok alle tolv politidistriktene i kampanjen, og temaet får mye oppmerksomhet i sosiale medier og i media.

Planer for 2020 og 2021

I 2020 og 2021 vil samarbeidet med politiet og kommuner fortsette for å øke bevisstheten rundt farene med å kjøre bil med promille. I tillegg til kontroller, direkte dialog med bilførere og synlighet i media og sosiale medier, vil det bli gjennomført en årlig undersøkelse som viser holdninger til promillekjøring.

Nettsiden avogtil.no vil videreutvikles i 2020 og 2021, med oppdatert og nyttig informasjon om promille og bilkjøring. De som bruker promillekalkulatoren får samtidig informasjon fra Av-og-til og politiet om farene ved promillekjøring.

Koronapandemien vil gjøre kontrolluken i juni 2020 annerledes enn tidligere år. Politiet vil gjennomføre en organisert ruskontrolluke med smittereduserende tiltak. Det er fortsatt viktig å gjennomføre tiltak på nett, i media og sosiale medier. I tillegg legges det vekt på at rekordmange nordmenn kommer til å dra på norgesferie i år og at det derfor kan bli mye trafikk på vegene.

Tiltak 15 **MA-Ungdom vil videreføre tiltaket DeathTrip og synliggjøre dette gjennom DeathTrip on the Road.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste (nytt organisasjonsnavn)

Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Status våren 2020

Antall elever fra videregående skoler som deltar ligger stabilt på ca. 1000 per år. Elevene produserer nå mer kampanjeinnhold for sosiale medier og digitale produkter, og ikke kun for tradisjonelle kanaler. Konkurransen får god mediedekning.

DeathTrip kampanjene til elevene har blitt synliggjort gjennom *DeathTrip – On the road* i tre år. Dette er en vandreutstilling som blir tatt med til store deler av Norge og på mange ulike festivaler og arrangementer.

Planer for 2020 og 2021

Ung i trafikken vil fortsette med sitt årlige *DeathTrip* prosjekt. På grunn av koronapandemien vil det i 2020 kun være et begrenset antall arrangementer der *DeathTrip – On the road* utstillingen blir eksponert. Imidlertid vil produktene bli oppdatert og innholdet i utstillingen bli gjort klar til nye arrangementer når myndighetene tillater det. I mellomtiden blir *DeathTrip* bidragene eksponert i andre kanaler, som sosiale medier, Google AdGrants annonseringer og gjennom innholdsproduksjon på nettside og søkemotoroptimalisering (SEO).

Tiltak 16 **MA-Ungdom vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste (nytt organisasjonsnavn)

Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Status våren 2020

Undervisningsopplegget *Rus i trafikken* er ferdig utviklet, og ligger gratis ute på nettsidene til Ung i trafikken (www.ungitrafikken.no). Dette omfatter både et E-læringskurs og en tilhørende lærerveileder. Lærere ved trafikkskoler og i valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen har blitt oppfordret til å ta i bruk undervisningsopplegget på de deler av undervisningen der dette er relevant.

Planer for 2020 og 2021

Intensjonen er å videreføre og supplere undervisningsopplegget med ferdighetsøvelser som ungdommene kan bruke som verktøy til å kartlegge egne handlingsvalg.

Tiltak 17 **Politiet vil vurdere bruk av modellen «bekymringssamtaler» i samarbeid med rusetaten i kommunen for rådgivning og behandling for gjengangere.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

De færreste politidistrikter har erfaring med bruk av «bekymringssamtale» i trafikksaker. Det kan også synes som at det er varierende kjennskap og/eller forståelse av innholdet i tiltaket.

Ett distrikt har i en prøveperiode benyttet KUBA³. Her har det vært fulgt opp med samtaler med aktuelle ruskjørere. Distriktet har ringt opp gjengangere når det gjelder ruskjøring, og opplyst at politiet følger med. Tiltaket ser imidlertid ikke ut til å ha hatt nevneverdig effekt.

Planer for 2020 og 2021

Tiltaket bør ses i sammenheng med utarbeidelse av primærstrategien for forebygging, som er under utarbeidelse i Politidirektoratet. Utrykningspolitiet vil, i samarbeid med politidistriktene, vurdere om bekymringssamtalen kan være et aktuelt tiltak for å forebygge ruspåvirket kjøring.

Tiltak 18 **Kriminalomsorgen vil fortsette sin innsats mot tilbakefall til ruspåvirket kjøring gjennom straffereaksjonen «Program mot ruspåvirket kjøring».**

Ansvar: Kriminalomsorgen
Kontaktperson: Gerhard Ploeg

Status våren 2020

Per 1. mai 2020 var det 312 aktive saker. Dette er en nedgang fra 1. mai 2019 da det var 346 aktive saker. Nedgangen skyldes en inntaksstopp etter at det ble satt i gang tiltak som følge av koronapandemien.

Planer for 2020 og 2021

Kriminalomsorgsdirektoratet har ingen planer utover å gjennomføre programmet når den blir idømt av domstolen.

³ KUBA er kunnskapsbasert politiarbeid, og innebærer å bruke etterretning som grunnlag for å prioritere og utarbeide kriminalitetsforebyggende tiltak for alle virksomhetsområder. Arbeidsmetoden gjennomføres i tre faser: prioritering – tiltak – oppdrag.

Tiltak 19 Kriminalomsorgen vil gjennom programmet «*På vei*» arbeide for å gi straffedømte etter vegtrafikkloven et strukturert innhold i straffegjennomføringen for å forebygge tilbakefall.

Ansvar: Kriminalomsorgen

Kontaktperson: Gerhard Ploeg

Status våren 2020

I 2019 ble det gjennomført ett program med totalt fire deltakere. Resultatrapporteringen for 1. tertial 2020 er ikke ferdigstilt ennå.

Planer for 2020 og 2021

Kriminalomsorgsdirektoratet har foreløpig ingen spesifikke planer for programmet.

Tiltak 20 Politiet vil ta initiativ til å etablere et «Samhandlingsforum for rusfri trafikk» i samarbeid med Helsedirektoratet, Statens vegvesen, MA - Rusfri Trafikk og andre relevante aktører. Forumet skal være en møteplass for å diskutere strategi, behov for samordning og gjennomføring av tiltak.

Ansvar: Politiet

Kontaktperson politiet: Olav Markussen

Kontaktperson Helsedirektoratet: Jens Guslund

Kontaktperson Statens vegvesen: Marit Moss-Iversen

Kontaktperson MA - Rusfri Trafikk: Anne Beate Budalen

Status våren 2020

Samhandlingsforum for rusfri trafikk ble etablert i 2018. Første møte ble avholdt 31. oktober 2018, og det er til nå avholdt tre møter. Et fjerde møte var planlagt i vår, men ble utsatt på grunn av koronapandemien.

Forumet har, foruten politiet, deltagelse fra Helsedirektoratet, Trygg Trafikk, MA - Rusfri Trafikk, Statens vegvesen, Trafikkforum, Oslo Universitetssykehus og Kriminalomsorgen.

På møtene diskuteres status og videre framdrift for tiltaksplanens tiltak på rusområdet. Andre tema på dagsorden er kunnskapsformidling og diskusjon om mulige nye tiltak og satsinger for å bekjempe ruspåvirket kjøring.

Planer for 2020 og 2021

Ambisjonen er å fortsette å avholde møter to ganger i året.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.4 [Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn](#)

Tiltak 21 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

Det er ikke igangsatt arbeid med temaanalyse om feil bruk av bilbelte.

Planer for 2020 og 2021

Det er ikke tatt noen avgjørelse vedrørende igangsettelse av temaanalysen. Imidlertid vil Statens vegvesen gjennom UAG-arbeidet følge situasjonen med hensyn til feilsikring som medvirkende årsak til dødsulykker.

Tiltak 22 Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.

Ansvar: Helsedirektoratet

Kontaktperson Helsedirektoratet: Helga Katharina Haug

Status våren 2020

Det er utarbeidet et forslag til retningslinjer, men det er behov for noen avklaringer før det kan ferdigbehandles i Helsedirektoratet og oversendes til Statens vegvesen.

Planer for 2020 og 2021

Retningslinjene vil bli ferdigstilt annet halvår 2020.

Tiltak 23 Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.

Ansvar: Norges Taxiforbund

Kontaktperson: Hanne Skåle Thowsen

Status våren 2020

Det er ikke gjennomført kampanjer for å øke bilbeltebruken som angitt i tiltaket. Bilene som brukes i drosjedrift er stort sett utstyrt med setefølere som gjør at det piper hvis man sitter i setet uten bilbelte, noe som fører til at de aller fleste bruker bilbelte i drosje. Norges Taxiforbund vurderer derfor at effekten av en slik kampanje vil være for liten til å forsvare kostnadene.

Planer for 2020 og 2021

Norges Taxiforbund vil innta en artikkel i medlemsbladet sitt, der medlemmene oppfordres til å ha fokus på passasjerens bilbeltebruk i de tilfeller hvor passasjerer velger å ikke bruke bilbelte.

Tiltak 24 Statens vegvesen vil videreføre bussbelte-kampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson Statens vegvesen: Bjarte Skaugset

Status våren 2020

Statens vegvesen har over noen år hatt samarbeid med NHO Transport, Norsk Transportarbeiderforbund (Fellesforbundet) og Yrkestrafikkforbundet. I tillegg er flere større busselskaper involvert i arbeidet. Samarbeidet har bestått i utveksling av informasjon, bruk av kampanjemateriell og gjennomføring av beltekontroller av passasjerer og sjåførere. Dette har blitt gjennomført både på våren og på høsten hvert år. Det ble utviklet nytt kampanjemateriell i 2019.

I tilknytning til kampanjeaktiviteten vår og høst gjennomføres spørreundersøkelser for å kartlegge bruken av belte blant busspassasjerer. Andelen som oppga at de i «svært stor» eller i «stor» grad bruker belte i buss når dette er påmontert lå høsten 2019 på 70 prosent. Det vises til nærmere utdyping i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019*.

Planer for 2020 og 2021

Tallene for selvrapportert beltebruk i buss tilsier at dette fortsatt er et viktig innsatsområde. Dette støttes også av at det ved de landsomfattende kontrollukene blir gitt gebyr til et stort antall passasjerer.

Samarbeidet fortsetter, men på grunn av koronapandemien, er antall busspassasjerer betydelig redusert. Gjennomføring av kontroller og informasjonstiltak første halvår 2020 er utsatt, men dette vurderes gjennomført på ordinær måte andre halvår 2020 og i 2021.

Tiltak 25 Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) med etterfølgende tellinger.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status våren 2020

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, til de minst har fylt fire år. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører hvert år kampanjer og en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1 – 3 år som sikres bakovervendt. Undersøkelsen har blitt gjennomført i samarbeid med Utrykningspolitiet (UP), og viser at omfanget av bakovervendt sikring er økende; fra

20 prosent første gang registreringene ble utført i 2010 til 64 prosent 2019 (se nærmere utdyping i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019*).

I 2020 var det planlagt å i større grad undersøke feilsikring hos barn i alderen 1-8 år sammen med UP, i tillegg til bakovervendt sikring. Grunnet koronapandemien vil ikke disse kontrollene bli gjennomført i 2020.

Kampanjen *Tryggest bakovervendt* gjennomføres årlig. En viktig del av kampanjen er rettet mot fysiske butikker som selger sikkerhetsutstyr for barn i bil. På grunn av smittehensyn er det færre kunder i butikkene, og kampanjen vil derfor ikke bli gjennomført i 2020.

Planer for 2020 og 2021

I 2020 vil Trygg Trafikk gjennomføre en digital kampanje som vil sette søkelys på at «*alt var ikke bedre før*». Kampanjen skal vise forskjellen mellom sikring av barn i bil før i tiden og i dag, og at langsiktig trafikksikkerhetsarbeid virker.

Undersøkelsene av barn i bil vil bli gjennomført når politiet igjen kan bidra i tiltaket – trolig ikke før 2021. De andre tiltakene blir gjenopptatt fra og med 2021 dersom situasjonen tillater det.

Tiltak 26 Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år).

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status våren 2020

Analyser av ulykker med barn i bil viser at feilsikring er et betydelig problem. Fra 2019 har Trygg Trafikk jobbet mer med denne tematikken, blant annet med en informasjonskampanje i sosiale medier, samt pressedeckning.

Våren 2020 var det planlagt å registrere feilsikring hos barn i alderen 1-8 år sammen med Utrykningspolitiet (UP) (ref. tiltak 25). Grunnet koronapandemien vil det ikke bli gjennomført slike undersøkelser i 2020.

Planer for 2020 og 2021

Undersøkelser av feilsikring vil bli gjennomført i 2021 eller så snart politiet kan delta i aktiviteten.

Kampanjen «*alt var ikke bedre før*» (se tiltak 25) vil også berøre temaet feilsikring.

Det vil i løpet av 2020 bli gjennomført en kartlegging blant småbarnsforeldre om hvordan de sikrer barna sine og hvilken kunnskap de har om riktig sikring.

Tiltak 27 Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status våren 2020

Trygg Trafikk har i mange år hatt en informasjonstjeneste for riktig sikring av barn i bil, og besvarer henvendelser både på telefon, e-post og i sosiale medier.

I 2019 mottok svartjenesten:

- 900 e-poster
- Over 300 telefoner
- Ca. 10 henvendelser ukentlig via Facebook

Informasjonsbrosjyren om sikring av barn i bil ble revidert i 2019 i samarbeid med Statens vegvesen og politiet, og er gjort tilgjengelig både på nett og i nettbutikken til Trygg Trafikk.

Nettside om sikring av barn i bil har blitt oppdatert med anbefalinger til hva de ulike aldersgruppene trenger av barnesikringsutstyr; spedbarn (0 år), småbarn (0-4 år) og større barn (5-12 år). Besøkstallene viser at sidene er godt mottatt.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk vil opprettholde informasjonstjenesten, kontinuerlig holde seg oppdatert på fagfeltet og fortsette å spre kunnskap om sikring av barn i bil. I 2020 vil sikring av små barn i bobil være et fokusområde.

Barn i buss er et annet tema informasjonstjenesten arbeider med. Det er utfordringer med riktig sikring i mange busser og det er mange henvendelser om temaet. Selv om risikoen for alvorlig skade er lav, er skadepotensialet ved alvorlige ulykker stort. Trygg Trafikk mener at regelverket for sikring i buss ikke er godt nok og vil se nærmere på dette i løpet av 2020. Det er lite forskning på konsekvenser av feil eller manglende sikring i buss og bobil. Det er imidlertid inngått et samarbeid med det svenske fagmiljøet for å skaffe tilveie så god kunnskap som mulig.

Det er et ønske å sikre at butikkansatte og butikker som selger barnesikringsutstyr har et høyt kunnskapsnivå, slik at de kan gi god veiledning. Trygg Trafikk vurderer om digitalt opplæringskurs kan være et godt verktøy og eventuelt å implementere det.

Tiltak 28 Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ingrid Trømborg

Status våren 2020

Det har blitt gjennomført 2-3 kurs i året ulike steder i landet. Trygg Trafikk har samarbeidet med Statens vegvesen om en brosjyre på flere språk om riktig sikring av barn i bil, som er blitt tilbudt til helsestasjonene.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk utarbeider i disse dager et innføringskurs (e-læring) for helsesykepleiere om sikring av barn i bil. Dette kurset legges tilgjengelig på KS sin e-læringsplattform i løpet av året.

Tiltak 29 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Kontaktperson Oslo: Mangler

Status våren 2020

Troms og Finnmark har meldt at de ikke har gjennomført tiltak. Videre er det ikke gitt svar fra Oslo kommune. I de øvrige fylkene er det gjennomført tiltak.

Flere av fylkene har arbeidet med sikring av barn i buss gjennom en belteheltekampanje med utgangspunkt i den som ble omtalt på side 49 i gjeldende nasjonale tiltaksplan for trafiksikkerhet. I tidligere Akershus fylke ble det også gjennomført tellinger for bruk av setebelte for å ha et sammenligningsgrunnlag vår/høst, og en kunne se en økning i beltebruk.

Innlandet, Trøndelag, Vestfold og Telemark og Vestland har gjennom bussanbudene stilt krav om setebelter i alle skolebusser/alle busser, med noen unntak (for eksempel for klasse 1-busser, dvs. bybusser).

Vestfold og Telemark har også krav om alkolås i kjøretøy som frakter skolebarn.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og Oslo kommunes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.5 [Andre tiltak for å forhindre risikoadferd](#)

Tiltak 30 Statens vegvesen vil gjennomføre en nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet i trafikken. Denne vil starte opp i 2018 og gå over flere år.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status våren 2020

Statens vegvesen lanserte juni 2018 en ny kampanje om temaet uoppmerksomhet i trafikken. Kampanjen har et bredt og helhetlig fokus på problemet distraksjon og uoppmerksomhet. Kampanjen er ikke kun begrenset til mobilbruk, slik kampanjer om uoppmerksomhet ofte er.

I 2018 var målet for kampanjen å sette uoppmerksomhet i trafikken på dagsorden og å etablere kjennskap til budskapet. Målet i 2019 var å sette fokus på kognitiv uoppmerksomhet.

Det er blant annet produsert filmer, radiospotter, innholdsartikler (content) og innhold til sosiale medier.

Det gjøres kontinuerlige målinger og evalueringer av kampanjen. Evalueringen fram til nå viser god måloppnåelse; kampanjen har nådd ut og blitt godt mottatt. Dette skyldes både selve konseptet, kampanjematerialet og mediemiksen.

Kampanjepulsen, som skulle vært i forbindelse med påsken 2020, ble utsatt på grunn av koronapandemien. Statens vegvesen besluttet i stedet å lage nytt materiell (radio spot, sosiale medier) tilpasset situasjonen, med fokus på henholdsvis oppmerksomhet og fart, med budskapet «Trygt fram sammen».

Planer for 2020 og 2021

Kampanjen har hele tiden gitt tips og råd til handlingsstrategier for å bedre oppmerksomhetsnivået. Målet for 2020 og 2021 er å sette ytterligere fokus på dette. Det vil bli produsert nytt materiell. Det er videre en målsetting å involvere bedrifter til å sette fokus på oppmerksomhet. Kampanjen vil evalueres kontinuerlig, også i 2020 og 2021.

5. Befolkningsgrupper

Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.2 [Barn \(0-14 år\)](#)

Tiltak 31 Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttmateriell for trafikkopplæring i tråd med *rammeplan for barnehagen*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Kenneth Minde, Karoline Gregersen Herlofsen og Marie Louise Simonsen Zangenberg

Kontaktpersoner (andre): Lars Nordmo (Utdanningsdirektoratet), Marianne Fehn (FUB) og Marte Gausvik Musland (Senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskolen i Bergen)

Status våren 2020

Prosjektet «*Barnehagen på tur*» ble etablert høsten 2018. Med utgangspunkt i at barn i barnehage er ute på tur, utvikles det støttmateriell for trafikkopplæringen i barnehager. Prosjektet tar utgangspunkt i *Rammeplanens* sju fagområder, og vil presentere trafikkopplæringen gjennom tverrfaglig støttmateriell, så som filmer som gjøres tilgjengelig på nett, pedagogiske aktivitetshefter som også kan lastes ned som pdf, og veiledninger til materialet for de ansatte i barnehagen. Alt innholdet vil publiseres på Trygg Trafikk sine nettsider, og vil kunne lenkes til fra samarbeidspartnerne. Trygg Trafikk fornyer sine nettsider høsten 2020 og da vil blant annet «*Barnehagen på tur*» være ett av de framtrepende produktene.

Det ble gjennomført anbudskonkurranse i 2019 hvor produksjonsselskapet Schweinhund fikk oppdraget. Utdanningsdirektoratet har bidratt med vesentlig finansiering av prosjektet. Samtlige samarbeidspartnere har vært viktige for den faglige utviklingen og kvalitetssikringen av prosjektet. Trygg Trafikk har i perioden dratt nytte av egen barnehagefaglig kompetanse samt intern regissør- og manusforfatter.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk vil videreutvikle innholdet til *Barnas Trafikkklubb* i tråd med rammeplanen (jf. tiltak 33), og videreføre samarbeidet med partnerne der det er hensiktsmessig.

I hovedsak er det prosjektet «*Barnehagen på tur*» som svarer ut tiltak 31. Det tas ikke sikte på noe nytt stort utviklingsarbeid etter at de sju filmene er publisert.

Tiltak 32 Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen i tråd med rammeplan for barnehagen og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Status våren 2020

Trygg Trafikk avholder kurs i barnehagelærerutdanningen, der deltakerne får en innføring i trafikkrelaterte temaer det er viktig for barnehagelærere å ha kompetanse om. Det ble i 2017 igangsatt et arbeid med å videreutvikle kursinnholdet i tråd med ny rammeplan for barnehagen.

Kurset er populært og når ut i flere av landets utdanninger. Kursene evalueres, og studentenes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode. Det er imidlertid et dilemma at flere av studiestedene av ulike årsaker ikke åpner for kursene, og at de ikke gjøres obligatorisk. Dette innebærer at mange studenter ikke får dette tilbudet. De kan dermed risikere å gå ut i jobb uten å ha fått nødvendig kompetanse om rammeplanens føringer om trafikk og om forskrifter knyttet til HMS og ansvaret for barns sikkerhet i barnehagen.

Mange barnehagelærerstudenter er ikke kjent med at rammeplanen omtaler trafikk og heller ikke personalets ansvar for barns sikkerhet i trafikken. I kurset kobles dette sammen. Det viser seg å være en øyeåpner for mange studenter. På Trygg Trafikk sine nettsider er det lagt ut informasjon om trafikk i rammeplanens fagområder.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk videreutvikler kurset fortløpende, basert på tilbakemeldinger fra studenter, studieledere og egne ansatte i fylkene. Det er behov for drahjelp fra myndighetsnivå for å gjøre kursvirksomheten obligatorisk og dermed sikre at studentene får den kompetansen de trenger innenfor disse områdene.

Tiltak 33 Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med *rammeplan for barnehagen*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Status våren 2020

Trygg Trafikk videreutvikler kontinuerlig innholdet i *Barnas Trafikkklubb* i tråd med *rammeplan for barnehagen*.

Barnehagekurs (kurs for personalet i barnehagene) er populært. Kurset ble revidert i 2017-2018 i et bredt internt samarbeid i Trygg Trafikk. Det har vært stor etterspørsel etter kurset og det har til tider vært utfordringer med å svare ut behovet i kommunene. Kursene har fra 10-50 deltakere. Kursene evalueres, og deltakernes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode. Det har lenge vært et ønske å nå ut til *hele* barnehagens personale. Det lar seg ikke gjøre dersom kurset avholdes i barnehagens åpningstid, fordi de fleste av personalet må være til stede i barnehagen sammen med barna. I noen tilfeller er det derfor gjennomført kveldskurs. Da deltar hele personalet, noe som gir en felles læring og erfaringsdeling som er i tråd med den barnehagebaserte kompetanseutviklingsmodellen som er praktisert innenfor andre fagområder barnehagene arbeider med.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk startet i mars 2020 arbeidet med et nettbasert barnehagekurs. Dette er foreløpig kalt nettbaserte kompetansepakker. Det skal være en digital kompetansepakke som kan gjennomføres i fellesskap i barnehagene, der styrer og eller pedagogisk leder har fått noe opplæring i forkant og gjennomfører samlinger hvor man arbeider med relevante tema. Da vil hele barnehagens personale kunne delta på kurs. Innholdet i kurset vil langt på vei sammenfalle med det ordinære barnehagekurset, men øktene vil ikke vare lengre enn 45 minutter. Det vil være 5 eller 6 økter i kompetansepakken. Trygg Trafikk samarbeider med Utdanningsdirektoratet i dette prosjektet. Det er ikke endelig avklart hvilken teknologi prosjektet vil benytte. Det tas sikte på å kunne tilby nettbaserte kurs fra januar 2021.

Tiltak 34 **NAF vil fortsette distribusjon av *NAFFENS trafikkboks* til storbarnsavdelingene i landets barnehager.**

Ansvar: NAF
Kontaktperson: Morten Fransrud

Status våren 2020

Det er delt ut til sammen 3 238 bokser til storbarnsavdelinger i 1 525 barnehager. Det gis svært gode tilbakemeldinger på produktet og flere avdelinger har måttet bestille nye på grunn av slitasje.

Planer for 2020 og 2021

Trafikkboksene vil fortsatt tilbys i 2020 og 2021.

Tiltak 35 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for helhetlig trafikkopplæring i skolen i tråd med nye læreplaner.**

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson Trygg Trafikk: Ragnhild Meisfjord
Kontaktperson Utdanningsdirektoratet: Reidunn Aarre Mathiessen

Status våren 2020

Planen har vært at de fleste nye læreplanene skulle iverksettes fra skolestart 2020. Imidlertid har koronapandemien skapt usikkerhet om tidspunktet for iverksettelse. Likevel har Trygg Trafikk allerede tatt tak i de nye læreplanene og startet arbeidet med utvikling av støtteressurser. Det er også gjennomført et møte med Utdanningsdirektoratet om samarbeid og samfinansiering av arbeidet med å utvikle innhold knytte til trafikkopplæring. For Trygg Trafikk er det faglige samarbeidet om forståelse av læreplanverket viktig.

Utdanningsdirektoratet har begynt arbeidet med kvalitetssikring av det læreplanfaglige i sykkeldyktig.no, se tiltak 40.

Planer for 2020 og 2021

Det er behov for å etablere et systematisk samarbeid med Utdanningsdirektoratet når det gjelder det faglige knyttet til nye læreplaner. Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet er også viktige samarbeidspartnere.

Det er behov for betydelig utvikling av digitale støtteressurser som er i tråd med det nye læreplanverket. Her ønsker Trygg Trafikk at staten (Utdanningsdirektoratet) skal komme på banen og bidra med ressurser for å muliggjøre den produksjonen av innhold som er nødvendig.

Tiltak 36 Trygg Trafikk vil tilby kurs, nettverksmøter og oppfølging for skoleansatte og samtidig videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ragnhild Meisfjord

Status våren 2020

Trygg Trafikk arbeider fortløpende med kurs rettet mot lærere i valgfaget *trafikk*. Hvert år får alle landets lærere i faget mulighet til å delta på kurs (nettverksmøter). Dette er populære kurs med mange deltakere.

Det er foreløpig ikke iverksatt kurs knyttet til de nye læreplanene, ettersom disse nylig er fastsatt.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk har begynt arbeidet med et nytt digitalt læreverk og digitale støtteressurser til valgfaget *trafikk*. Læreverket publiseres suksessivt fra skolestart 2020.

Trygg Trafikk planlegger også å utvikle nytt digitalt veiledningsmaterieell rettet mot lærere. Materiellet vil vise hvordan lærere kan arbeide tverrfaglig med trafikkopplæring i tråd med det nye læreplanverket. Risikoområdene fart, rus, oppmerksomhet og sikring vil ligge til grunn, og kobles sammen med kompetansen elevene skal tilegne seg. I dette arbeidet er samarbeid med Utdanningsdirektoratet ønskelig og nødvendig.

Tiltak 37 Trygg Trafikk vil tilby kurs ved alle studiesteder med lærerutdanning og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner for 5-årig grunnskolelærerutdanning 1-7 og 5-10.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ragnhild Meisfjord

Status våren 2020

Kurset er et heldagskurs som tilbys lærerstudenter som er på 1. eller 2. år av utdanningen. Ofte tilbys kurset før studentene skal ut i praksis. Trygg Trafikk har videreutviklet innholdet i kurset og koblet det opp til læreplanverkets overordnede del. Kursene evalueres etter hvert som de gjennomføres. Studentenes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode.

Det er et dilemma at flere av studiestedene av ulike årsaker ikke åpner for kursene, og at de ikke gjøres obligatorisk. Mange lærerstudenter blir derfor ikke kjent med læreplanverkets omtaler av trafikk og risikoområder i trafikken, og heller ikke deres ansvar for barns sikkerhet i trafikken. I kurset kobles dette sammen. Det viser seg å være en øyeåpner for mange studenter.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk vil videreutvikle kurset fortløpende, basert på tilbakemeldinger fra studenter, studieledere og egne ansatte i fylkene. Det er ønskelig med drahjelp fra myndighetsnivå for å gjøre kursvirksomheten obligatorisk, slik at studentene sikres den kompetansen de trenger innenfor disse områdene.

Tiltak 38 **NAF vil, i faglig samarbeid med Syklistenes Landsforening, videreføre *Sikker på sykkel* – et ferdighetstreningssprogram for barn mellom 10 og 12 år (4. - 6. klasse).**

Ansvar: NAF

Kontaktperson NAF: Morten Fransrud

Kontaktperson SLF: Mats Larsen

Status våren 2020

Kunnskapsdelen av «*Sikker på sykkel*» er nå en integrert del av Sykkeldyktig.no, som er et resultat av tiltak 40.

«*Sikker på sykkel*» videreføres som en ferdighetskonkurranse. Tiltaket er en naturlig videreføring av Sykkeldyktig.no, og man kan melde på sin skole direkte via en link på nettportalen.

Samarbeidet med Syklistenes Landsforening har vært positivt og bidratt til at «*Sikker på sykkel*» er videreutviklet.

Over 40 000 barn deltok i «*Sikker på sykkel*» i 2019.

Planer for 2020 og 2021

Med bakgrunn i koronapandemien er dessverre alle distriktsfinaler og landsfinalen for 2020 avlyst. For 2021 planlegges det å gjennomføre «*Sikker på sykkel*» som normalt.

Tiltak 39**Syklistenes Landsforening vil gjennom ordningen *Sykkelvennlig skole* bistå skolene i å gjøre det attraktivt og trafikksikkert for elevene å sykle til skolen.****Ansvar:** Syklistenes landsforening**Kontaktperson:** Mats Larsen**Status 2020 – sykkelvennlig skole**

«*Sykkelvennlig skole*» er en rådgivningsordning for å hjelpe skolene til å få flere barn til å velge sykkel på skolevegen – i tråd med det nasjonale målet om at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen. Ordningen gir et skreddersydd opplegg for skolene for å bidra til aktiv, helsefremmende, trafikksikker og klima- og miljøvennlig transport for landets grunnskoleelever.

Følgende elementer vektlegges i ordningen:

- At skolene gjennomfører sykkelopplæring i tråd med læreplanene ved bruk av den nye sykkelopplæringsportalen for skolene – sykkeldyktig.no (NAF, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og Norges Cykleforbund).
- At skolene aktivt fremmer sykling, setter seg mål for sykkelandel og jobber strategisk mot målene.
- At skolene (gjærne i samarbeid med kommunene) sikrer tilstrekkelig kapasitet og kvalitet på sykkelparkeringen.

I tillegg er det aktuelt å vurdere skolens nærområde o.l.

Våren 2018 gjennomførte Syklistenes Landsforening prosjektet *Sykkelvennlig skole/SykkelSMART*, i samarbeid med Gjensidigestiftelsen og Ungt Entreprenørskap Finnmark. Elever fra sjetten trinn i Vadsø og Alta deltok. Dette var en videreføring av et større samarbeid med Ungt Entreprenørskap i tre ulike fylker i 2017. I løpet av en uke jobbet elevene i Vadsø og Alta fram løsninger på utfordringer på egen skoleveg.

I 2018 ble det videre jobbet med å utvikle og publisere ressurser rettet mot sykling med barn på Syklistenes Landsforening sine nettsider. Det har ikke vært utadrettet aktivitet innenfor prosjektet «*Sykkelvennlig skole*» i 2019, men det har vært jobbet med å utvikle konseptet med tanke på en relansering i en noe annen form.

Planer for 2020 og 2021

Det sees på muligheter for videreføring av «*Sykkelvennlig skole*». Prosjektet trenger ekstern finansiering for videre utrulling i 2020 og 2021. Planer og mål er avhengig av utviklingen i regjeringens tiltak mot koronapandemien.

Tiltak 40

Trygg Trafikk, NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening vil etablere et samhandlingsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolen.

Ansvar: NAF, Norges Cykleforbund, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk.
Kontaktperson Trygg Trafikk: Ragnhild Meisfjord
Kontaktperson NAF: Jonn Eilert Rovelstad
Kontaktperson NCF: Eystein Stokstad
Kontaktperson SLF: Mats Larsen

Status våren 2020

Samhandlingsforumet er etablert. I løpet av 2018 ble partene i «samhandlingsforumet» enige om å utvikle en portal for sykkelopplæring i skolen, sykkeldyktig.no. Portalen skal gi lærere én samordnet tilgang på ressurser for å styrke sykkelopplæring i grunnskolen, både når det gjelder teoretisk kunnskap og praktisk ferdighetsopplæring. Dette er i tråd med læreplanene.

Sommeren 2018 ga Samferdselsdepartementet tilsagn på kr 900 000 for å støtte prosjektet, noe som gjorde at det i 2019 kunne komme i gang med innholdsproduksjon. Våren 2019 innvilget Gjensidigestiftelsen en søknad på kr 1 530 000. Denne finansieringen gjorde det mulig å løfte kvaliteten på innholdet betydelig, med et høystandard digitalt læringsverktøy samt en rekke videoproduksjoner. Ved siden av støtten fra departementet og Gjensidigestiftelsen har også partene i «samhandlingsforumet» lagt ned betydelig med egeninnsats. Portalen ble lansert 4. februar 2020.

Medio april 2020 har 169 kommuner gitt sine skoler tilgang på portalen gjennom Feide (felles innloggingsportal for skoleverket). I tillegg har 10 privatskoler også tilgang via Feide. Før påsken 2020 var det gjennomført ca. 450 undervisningstimer der sykkeldyktig.no er tatt i bruk.

Planer for 2020 og 2021

Portalens sykkeldyktig.no er nå på vei inn i driftsfasen. Det er utviklet en fullverdig del 1 i portalen. Partene ønsker imidlertid å utvikle plattformen med ytterligere to deler for 6. og 7. trinn med spesiell oppmerksomhet på bestemte emner, blant annet vikepliktsregler for syklistene. Det jobbes med å innhente ekstern finansiering for utvikling av del 2 og 3 samt for drift av portalen, fortrinnsvis over statsbudsjettet.

Tiltak 41

Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg.

Ansvar: Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene
Kontaktperson Statens vegvesen: Trude Schistad
Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken
Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Statens vegvesens innsats har i hovedsak vært knyttet til etablering av anlegg for gående og syklende. Dette er også omtalt under tiltak 70. Ved bygging av gang- og sykkelanlegg er skoleveger høyt prioritert. Det er også gjennomført en rekke mindre tiltak for å sikre skoleveger, blant annet sikring av gangfelt og fartsreducerende tiltak.

Alle fylkeskommunene har meldt fra at de har gjennomført tiltak, med unntak av Møre og Romsdal som ikke har gitt tilbakemelding. Hos fylkeskommunene ligger de store fysiske trafiksikkerhets-tiltakene langs skoleveg i all hovedsak på investeringsbudsjettet for samferdsel. Det innebærer at tiltakene ikke følges opp gjennom fylkenes trafiksikkerhetsutvalg (FTU). Mange av fylkene har egne tilskuddsordninger knyttet til trafiksikkerhetstiltak langs skoleveg, som kommunene kan søke på. Disse midlene kan også benyttes på kommunale veger.

Alle storbykommunene har meldt inn at de har gjennomført tiltak. De fleste har bygget gang- og sykkelveger, fortau og fartshumper, samt etablert forsterket belysning ved gangfelt. Bergen kommune har i tillegg gjennomført opprusting av snarveger, mens Tromsø kommune har en særlig satsing på oppgradering og nybygging av kryssingspunkter på kommunal veg og Oslo kommune har gjennomført sykkelprosjekter med fokus på trafiksikkerhet. I Oslo, Bergen og Stavanger pågår arbeidet med å etablere *hjerteroner* rundt skoler.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å bygge ut gang- og sykkelanlegg langs riksvegnettet, basert på prioriteringer i handlingsprogrammet og årlige budsjettildelinger. Også arbeidet med mindre tiltak vil fortsette.

Tiltak 42 Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak.*

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status våren 2020

Det er behov for mer kunnskap om hva som er trafiksikre skoleveger. Publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde* er gammel, og det er behov for å oppdatere denne.

Publikasjonen er nå gjennomgått, og det foreligger et revidert utkast.

Planer for 2020 og 2021

Publikasjonen skal sendes på høring, først internt i Statens vegvesen og deretter eksternt. Den er planlagt ferdig i 2020.

Tiltak 43 Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket. Tradisjonelt har denne type tiltak utgjort størstedelen av porteføljen til fylkenes trafikksikkerhetsutvalg.

Sett under ett er det mange av fylkeskommunene som har kanalisert dette arbeidet gjennom tilskuddordninger og aktivitetsmidler til Trygg Trafikk. Flere fylkeskommuner har prioritert *Barnetråkk*, arbeid med *Hjertesoner* (jf. tiltak 46) og sykkeltiltak.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 44 Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Alle storbykommunene har gjennomført tiltak, bortsett fra Tromsø kommune.

Bærum kommune, Bergen kommune, Stavanger kommune og Oslo kommune oppfordrer skoler til å etablere *Hjertesoner* (jf. nærmere omtale av satsing i Oslo og Bergen under tiltak 46). Bærum kommune har også fokus på miljøvennlig transport til/fra skolene og kartlegger ungdoms reisevaner. Trondheim kommune har gjennomført kampanjer for økt bruk av verneutstyr i samarbeid med FAU. Flere av kommunens skoler er sertifisert som *Grønn barneby* der trafikksikkerhet inngår som et tema. Stavanger kommune oppmuntrer skolene til å bli sertifisert som *Trafikksikker skole*.

Bergen kommune har fokus på samarbeid med andre etater, skoler og FAU om kartlegging innenfor skolekretser. I stedet for kun å se på punkt- og strekningstiltak, er det de senere årene blitt gjennomført helhetlige trafikksikkerhetsutredninger for områder. Tanken er at fokus på spesielle tema og problemstillinger for myke trafikanter, skal lede fram til anbefalte tiltak i området.

Oslo kommune har i arbeidet med *hjertesone*-programmet fokus på både fysisk og holdningsskapende arbeid, i samarbeid med andre etater, skoler og FAU.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 45 Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, blant annet knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.

Ansvar: Skadeforebyggende forum
Kontaktperson Skadeforebyggende forum: Eva J. Vaagland
Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Status våren 2020

Kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring* finnes tilgjengelig i digital versjon på egen nettside, www.trygghetsvandring.no. Det er også utarbeidet guider som blir benyttet av kommuner og organisasjoner, både i sikkerhetsarbeid generelt og i forhold til trafiksikkerhet. De har også blitt brukt for å se på sykkelveger. Ordningen *Trafikksikre kommuner* viser til *Trygghetsvandring* som et nyttig verktøy i det lokale arbeidet, og har lenke til kartleggingsverktøyet på sine nettsider.

Planer for 2020 og 2021

Kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring* er en del av Skadeforebyggende forum sitt faste tilbud til kommuner og organisasjoner, og blir presentert i relevante sammenhenger. Skadeforebyggende forum ønsker imidlertid å utvikle et tettere samarbeid med Trygg Trafikk sitt arbeid med *Trafikksikre kommuner*.

Tiltak 46 Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle Hjertesone-prosjektet og dele gode eksempler.

Ansvar: Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet
Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Ida Neergaard og Jørn Bremtun
Kontaktperson Statens vegvesen: Rita Aarvold
Kontaktperson Helsedirektoratet: Øystein Tveite

Status våren 2020

Det er mange aktører som ønsker å legge til rette for en tryggere skoleveg, både av helse-, miljø- og trafiksikkerhetsmessige årsaker. I 2015 ble det derfor etablert et *hjertesonenettverk* for å arbeide med dette. De som er med er Syklistenes Landsforening, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Helsedirektoratet, Statens vegvesen, politiet, Miljøagentene og Trygg Trafikk.

Hjertesone – tryggere skolevei er knyttet til det nasjonale målet om at 80 prosent av elevene skal gå eller sykle til skolen. Formålet er å bidra til at flere elever går eller sykler ved å skape tryggere forhold rundt skolen.

Hjertesone er ikke et enkelttiltak, men en prosess der flere tiltak iverksettes lokalt rundt skoler for å gjøre det sikrere for elever å gå og sykle til skolen. Det betyr også at den lokale tilnærmingen varierer mye ut ifra trafikforhold, geografiske forhold, størrelsen på skolen, avstander mellom hjem og skole, samt etablert transportmønster. *Hjertesonenettverket* er derfor spesielt opptatt av å vise fram hvordan *Hjertesone*-arbeidet kan organiseres gitt ulike lokale betingelser, og motivere flere skoler til å iverksette tiltak som treffer spesielt godt når det gjelder forholdene ved den enkelte skole. Det er derfor en prioritert oppgave å løfte fram eksempelskoler og derigjennom vise variasjonen i tilnærmingen til *Hjertesone*. Arbeidet med å samle eksempelskoler pågår over tid og er en kontinuerlig oppgave.

Hjertesone-prosjektet opplever våren 2020 en svært gledelig utvikling i Oslo, som har utarbeidet et satsningsprogram for perioden fra 2020 til 2023. Alle barneskoler i Oslo, inkludert privatskoler, får tilbud om hjelp til å opprette *Hjertesoner* innen 2023! Hver skole vil i gjennomsnitt få et estimert beløp på kr. 500 000 til etableringen av *Hjertesone*. Dette inkluderer fysiske tiltak, samt materiell og maler til holdningsskapende arbeid og forslag til tiltak/aktiviteter for å nå kompetansemålene i læreplanverket. Fire etater i Oslo samarbeider med Trygg Trafikk og rådgivningsselskapet Ernst og Young om gjennomføring av programmet.

I Bergen kommune er *Hjertesone*-arbeidet vedtatt av bystyret. 20 av skolene i Bergen fikk *Hjertesone* i 2019, og i løpet av 2020 vil det gjennomføres *Hjertesone* rundt alle barneskoler i Bergen.

Planer for 2020 og 2021

Hjertesonenettverket vil avholde fire styringsgruppemøter per år i 2020 og 2021. Mellom styringsgruppemøtene koordinerer Trygg Trafikk arbeidsgruppemøter der ressurser fra nettverket trekkes inn til spesifikke delprosjekter og oppgaver. Trygg Trafikk står også ansvarlig for det løpende kommunikasjonsarbeidet. *Hjertesone* har god utbredelse over hele landet. Det vil derfor fortsatt være en prioritert oppgave å løfte fram flere eksempelskoler for å vise mangfoldet i tiltak som kan iverksettes gitt lokale betingelser og forhold. Ulike tilnærminger bidrar til læring i hele nettverket.

Tiltak 47 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren "*Særlig farlig skolevei*" og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson Trygg Trafikk: Ida Neergaard

Status våren 2020

Regler for skoleskyss er gitt i Opplæringslovens kapittel 7 og er utdypet i nytt rundskriv fra Utdanningsdirektoratet fra 2019⁴. Elever som har «*særlig farlig eller vanskelig skoleveg*» har rett til gratis skyss uavhengig av avstand mellom hjem og skole. Trygg Trafikk har utarbeidet en veileder

⁴ Retten til skyss Udir-2-2019

(brosjyre) for forhold som bør vurderes i tilknytning til vedtak om særlig farlig skoleveg. Det er behov for å revidere veilederen i samsvar med Utdanningsdirektoratets nye rundskriv.

Trygg Trafikk bidro i arbeidet med nytt rundskriv gjennom møter med Barneombudet og Utdanningsdirektoratet. Særlige problemstillinger som ble løftet fram er behovet for en tydeliggjøring av hvem som har hovedansvaret for elevers sikkerhet på skoleveg og utfordringer knyttet til ulikheter i saksbehandling i fylkene. Disse problemstillingene er også spilt inn til Opplæringslovutvalget i arbeidet med ny Opplæringslov.

Planer for 2020 og 2021

Revidert veileder (brosjyre) er planlagt ferdigstilt i løpet av 2020.

Det er laget en avtale med KLP forsikring om økonomisk støtte til utgivelse og formidling av revidert veileder. Veilederen om «*Særlig farlig eller vanskelig skolevei*» skal både publiseres digitalt og trykkes opp og sendes ut til alle landets kommuner og transportselskaper.

Trygg Trafikk vil, som et ledd i arbeidet med veilederens tema og tilknyttede problemstillinger, også følge opp med høringssvar til forslaget til ny Opplæringslov; kapittel 30 – skyss, reisefølge og losji.

Tiltak 48 **Trygg Trafikk vil bistå barnehager med faglige anbefalinger og maler til rutiner og planer for trafikksikkerhet, gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune* og *Barnas Trafikkklubb* og gjennom kursvirksomhet.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ragnhild Meisfjord

Status våren 2020

Gjennom det systematiske arbeidet med *Trafikksikker kommune* når Trygg Trafikk ut til mange av landets kommuner. Kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* svarer ut kriterier fastsatt av Trygg Trafikk. Blant annet må barnehager i disse kommunene tilfredsstillende kriteriene som er satt for *Trafikksikre barnehager*. På denne måten viser barnehagene hvordan det systematiske arbeidet med trafikksikkerhet og HMS-rutiner ivaretas. Per april 2020 var til sammen 1074 barnehager godkjent som *Trafikksikker barnehage*. Disse er fordelt over hele landet.

Kursvirksomheten som tilbys barnehagepersonale er en relevant arena for veiledning og inspirasjon til systematisk arbeid med trafikksikkerhet i barnehagene. Barnehagene benytter ofte *Barnas Trafikkklubb*, der de finner råd og veiledning.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk reviderer kriteriene for *Trafikksikker barnehage* og skal evaluere ordningen med *Trafikksikker kommune*. I Rogaland gjennomføres en undersøkelse i en rekke barnehager som er godkjente som *Trafikksikre barnehager*. Funn fra denne undersøkelsen vil påvirke veiledningsarbeidet framover. Undersøkelsen vil foreligge høsten 2020. I tillegg vil det i 2020 bli utviklet et gratis nettbasert kurs (kompetansepakker for barnehager), som blant annet vil omhandle rutiner for trafikksikkerhet i barnehagene.

Tiltak 49 Trygg Trafikk vil bistå skoler med faglige anbefalinger og gode eksempler på rutiner og planer for trafikksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune* og gjennom kursvirksomhet.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ragnhild Meisfjord

Status våren 2020

Gjennom det systematiske arbeidet med *Trafikksikker kommune* når Trygg Trafikk ut til mange av landets kommuner. Kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* svarer ut kriterier fastsatt av Trygg Trafikk. Blant annet må grunnskoler i disse kommunene tilfredsstille kriterier som er satt for *Trafikksikre skoler*. På denne måten viser skolene hvordan det systematiske arbeidet med trafikksikkerhet og HMS-rutiner ivaretas. Per april 2020 var til sammen 791 skoler godkjent som *Trafikksikker skole*. Disse er fordelt over hele landet.

Trygg Trafikks kursvirksomhet er en arena til veiledning og inspirasjon til systematisk arbeid med trafikksikkerhet i skolen.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk reviderer kriteriene for *Trafikksikker skole* og skal evaluere ordningen med *Trafikksikker kommune*. Erfaringer i 2020, gjennom kontakt med skoler og dialog med kommuner, vil påvirke hvilke justeringer som skal gjøres når det gjelder det systematiske arbeidet med skolene.

Når de nye læreplanene for *Kunnskapsløftet* skal implementeres vil Trygg Trafikk bidra gjennom å revidere og lage nye støtteressurser til skolen, som dekker hele opplæringsløpet (fra 1.-13. trinn). Dette arbeidet er igangsatt, men vil ta tid. Det er et mål å få til en god samordning med det systematiske arbeidet med *Trafikksikre kommuner*.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.3 Ungdom og unge førere](#)

Tiltak 50 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Amad Nasir (ansvarlig) og Ragnhild Meisfjord
Kontaktperson Statens vegvesen: Christina Eriksen

Status våren 2020

Valgfaget *trafikk* fikk egen læreplan i 2013, og har siden blitt et tilbud på ungdomsskoler over hele landet. Et viktig element i faget er at elevene som en del av undervisningsopplegget kan få godkjent trafikalt grunnkurs, slik at de deretter kan gå videre med føreropplæringen.

Gjennom nettverksmøter over hele landet når Trygg Trafikk ut til storparten av lærerne i valgfaget *trafikk*. Det ble utviklet en egen veiledning til valgfaget⁵ i 2019.

Valgfaglærerne deler ideer og støtterressurser på en egen Facebookgruppe og i nettverksmøter.

Det er gjennomført en evaluering av valgfaget⁶ som konkluderer med at faget er populært, motiverer elevene, bidrar til gode holdninger, samler omtrent like mange jenter som gutter, og er praktisk og tverrfaglig, jf. intensjonen med faget.

Planer for 2020 og 2021

Våren 2020 er læreplanen i valgfaget *trafikk* på høring. Trygg Trafikk har gitt høringsuttalelse. Trygg Trafikk har også igangsatt arbeidet med nye læringsressurser og utvikler et digitalt læreverk som tar utgangspunkt i kjerneelementene i faget. Disse er: 1. Samhandling i trafikken, 2. Ansvar og risikoforståelse, og 3. Folkehelse og miljø.

Høsten 2019 igangsatte Trygg Trafikk et samarbeid med fagpersoner fra relevante instanser som er involvert i valgfaget *trafikk*. Arbeidsgruppen består av medlemmer fra Statens vegvesen, ATL, Nord universitet (avd. Stjørdal) og to ungdomsskoler som tilbyr faget. Målet med gruppens arbeid er å utarbeide føringer som er klare og tydelige, slik at framtidige misforståelser knyttet til undervisning i faget unngås.

Tiltak 51 Trygg Trafikk vil hvert år produsere og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Zoey Line Barstad

Status våren 2020

Trafikkmagasinet *Underveis* finansieres av de mindre skadeforsikringsselskapene gjennom Finans Norge. Magasinet er primært rettet mot 10. trinns-elever, men kan fint brukes også for yngre og eldre elever. Innholdet tar utgangspunkt i risikoområdene i trafikken og kobler dette opp mot læreplaner i ulike fag. Konkurranser i magasinet bidrar til stort engasjement fra elever over hele landet og gir også Trygg Trafikk verdifull innsikt i ungdommers kunnskaper, verdier og ferdigheter.

Planer for 2020 og 2021

Fra utgivelsen høsten 2020 vil magasinet digitaliseres. Beslutningen om at magasinet ikke lengre skal trykkes og distribueres er tatt basert på tilbakemeldinger fra elever og lærere. Dette er en milepæl fordi en nettbasert løsning gir mulighet for å utvikle mer innhold.

⁵ Trygg Trafikk: Veiledning til valgfaget Trafikk, 2019

⁶ TØI rapport 1660/2018 Evaluering av valgfaget trafikk (Ole J. Johansson, Torkel Bjørnskau)

Tiltak 52 Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafikksikkerhetskonkurransen *#Er du sikker?*, RLA (*Real Life Auto*) og andre læringsressurser.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Zoey Line Barstad, Magnus Jordheim og Amad Nasir

Status våren 2020

I perioden 2018-2019 har Trygg Trafikk arbeidet med utvikling av tverrfaglige læringsressurser til videregående skoler. Trygg Trafikk har også deltatt på samlinger for avgangselever flere steder i landet og lært mye om de problemstillinger elever i videregående skoler erfarer.

#ErDuSikker? ble gjennomført for siste gang høsten 2019. Kunnskap, innhold og erfaringer fra *#ErDuSikker?* tas med i det videre utviklingsarbeidet. Det er et vesentlig mål at nye tiltak skal nå ut til en større andel elever enn hva som er oppnådd gjennom *#ErDuSikker?*. Derfor vektlegges nå utvikling av digitalt materiell som kan nå bredt ut i skolen, gjennom ulike fag. Risikoområdene i trafikken og læreplanverket er sentralt i arbeidet. Det er engasjert grupper av elever i 16-18-årsalderen som er bedt om å gi tilbakemeldinger og innspill på innhold og metoder.

Trygg Trafikk er i ferd med å ferdigstille *Planleggeren*, en interaktiv tjeneste for å reflektere over og planlegge egne valg i trafikken. Videre er E-læringskurset *Real Life Auto* fortsatt operativt.

Planer for 2020 og 2021

Nettbaserte læringsressurser videreutvikles. I forbindelse med fagfornyelsen etablerer Trygg Trafikk et faglig samarbeid med Utdanningsdirektoratet for å kvalitetssikre innsatsen rettet mot målgruppen. Trygg Trafikk skal også tilby informasjon om øvelseskjøring som et supplement til det Statens vegvesen og trafikkskolene tilbyr. Det pågår en dialog med Statens vegvesen, ATL og trafikkskolene om dette.

Trygg Trafikk har etablert prosjektet *Videregående utvikling* som danner rammen for prosjektene der målgruppen er elever fra 16 år og oppover.

Tiltak 53 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Kontaktperson Oslo kommune: Mangler

Status våren 2020

Møre og Romsdal og Troms og Finnmark har meldt at de ikke har gjennomført tiltak. Videre er det ikke gitt svar fra Oslo kommune. I de øvrige fylkene er det gjennomført tiltak.

Flere av fylkeskommunene har gjennomført «*Si ifra*» og «*#Erdusikker?*», som er to av de største kampanjene. Noen av fylkeskommunene har også arbeidet tett med sin opplæringsavdeling, og i tidligere Hordaland fylkeskommune var det en egen tilskuddsordning som videregående skoler kunne søke på.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og Oslo kommunes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 54 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhet i russetiden.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Kontaktpersoner Oslo kommune: Mangler

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Jannicke Sjøvold

Status våren 2020

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket. De aller fleste fylkene har gjennomført en trafiksikkerhetsdag/-seminar for russen. Nordland og Trøndelag har egne tilbud til russen når det gjelder bussreiser. I Nordland er det gratis buss for russen, mens de i Trøndelag har et eget RussBuss-reisekort.

Tiltak 54 må sees i sammenheng med tiltak 53.

Statens vegvesen tilbyr hvert år gratis teknisk kontroll av russebiler og -busser. Som dokumentasjon på at en bil eller buss er godkjent i kontrollen, brukes det et spesielt merke som festes innvendig og nederst til venstre på frontruten. Det er frivillig for russen å være med på oblatordningen. Våren 2020 ble imidlertid de fleste tilbud om russebilkontroll avlyst som følge av at trafikkstasjonene stengte ned grunnet koronapandemien.

I samarbeid med fylkeskommunene, har Statens vegvesen også deltatt på informasjonsmøter og trafiksikkerhetsdager for russen på videregående skoler.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og Oslo kommunes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tilbud fra Statens vegvesen om gratis teknisk kontroll av russekjøretøy skjer årlig og vil etter planen gjentas våren 2021. Statens vegvesen vil også fortsette informasjonsarbeidet rettet mot russen.

Tiltak 55 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Trafikkforum og andre relevante samarbeidspartnere innenfor trafiksikkerhet, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forslag til forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte for å bidra til økt øvelseskjøring før førerprøven.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson Statens vegvesen: Christina Eriksen

Status våren 2020

Det er samlet inn en del informasjon og utarbeidet en prosjektbeskrivelse. Oppstartsmøte for samarbeidsforumet er utsatt på grunn av koronapandemien.

Planer for 2020 og 2021

Det planlegges for et oppstartsmøte med relevante samarbeidspartnere høsten 2020. Dette samarbeidsforumet vil utarbeide forslag til forpliktende tiltak.

Tiltaket må ses i sammenheng med tiltak 52 da det ligger til rette for at de to tiltakene kan dra vekslers på hverandre.

Tiltak 56 Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

Ansvar: Trafikkforum
Kontaktperson: Stig Anders Ohrvik

Status våren 2020

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* ble «Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt» definert som et viktig tiltak. I dette tiltaket lå en slags erkjennelse av at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad ble plassert hos trafikkskolene.

I arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* tok derfor Trafikkforum initiativ til å gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

På bakgrunn av dette har Trafikkforum, i samarbeid med studenter ved mastergradsstudiet i samfunnsvitenskap ved Nord universitet i Bodø, gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring, og i tillegg avdekke årsaker til eventuelle ulike holdninger i bransjen.

Undersøkelsen⁷, som består av en kvalitativ og en kvantitativ del, viser at trafikklærerne i hovedsak støtter opp om den norske føreropplæringsmodellen. De fleste trafikklærerne støtter opp om at

⁷ Trafikkforum: Føreropplæring og øvelseskjøring – Anbefaler trafikklærerne en opplæring som er i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen? (Stig Ohrvik, Kent Hoffmann og Camilla Heggås, juli 2018)

elevene bør gjennomføre opplæring ved trafikkskole tidlig, slik at de er i stand til å gjennomføre mye selvstendig øving med høy beslutningskvalitet etterpå. Dette er også det rådet de fleste trafikklærerne gir elever og foresatte. Undersøkelsen viser videre at mange av de trafikklærerne som ikke deler dette synet, likevel veileder elever og foresatte i tråd med intensjonene i føreropplæringsmodellen. Flere av trafikklærerne sier at de skulle ønske andre aktører ga tydeligere og mer konsistente råd til elever og foresatte om føreropplæring, øvelseskjøring og mengdetrening.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen planer om å gjenta undersøkelsen i 2020 eller 2021.

Tiltak 57 Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Torkel Nødtvedt

Status våren 2020

På bakgrunn av en evaluering av føreropplæringen, er det gjort en vurdering av trafikklærerkompetansen. Dette er beskrevet i en rapport der det er gitt anbefalinger om å etablere en etterutdanning av trafikklærere.

Den 3. april 2020 kom det på plass en lovhjemmel for å innføre nye krav til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere.

Planer for 2020 og 2021

Det planlegges å etablere en arbeidsgruppe sammen med trafikkskoleorganisasjonene og opplæringsinstitusjonene for trafikklærerutdanning, i den hensikt å utarbeide relevante krav til trafikklærere.

Tiltak 58 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister førerretten i prøveperioden.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson Trygg Trafikk: Bård Morten Johansen

Kontaktpersoner (andre): Anders Sjøtrø (Utrykningspolitiet), Snorre Wold (Friomsorgen)

Status våren 2020

Tiltaket er et samarbeidsprosjekt mellom sentrale aktører på nasjonalt nivå. Selve forsøket vil pågå i Trøndelag, og målet er å finne ut om en kombinasjon av kursprogram og atferdsregistrator kan bidra til å påvirke atferden hos de som har fått inndratt førerretten i prøveperioden, slik at risikoen for ulykker blir redusert.

Målgruppen er unge førere i alderen 18-21 år som har fått inndratt førerretten i prøveperioden på grunn av andre forhold enn kjøring i ruspåvirket tilstand. Atferdsregistratoren kan sammenliknes med en «elektronisk fotlenke» i bil. Deltakerne i forsøket skal bruke atferdsregistrator i kombinasjon med kurs, som verktøy til å endre egne vaner knyttet til fartsvalg.

De siste to årene har det vært gjennomført en pilot for å danne grunnlag for forsøket. En rekke avklaringer er nå på plass; forskningsdesign, valg av atferdsregistrator og implementering i frimsorgens kursprogram. En fokusgruppetest viser motivasjon hos målgruppen.

De juridiske og forvaltningsmessige utfordringene er utredet, og disse må avklares før selve forsøket igangsettes. Forsøket vil være et forskningsprosjekt som utføres i samarbeid med SINTEF og Nord universitet. Før årsskiftet 2019 sendte SINTEF en søknad til Samferdselsdepartementet om dispensasjon fra «tapsforskriften»⁸. Denne ble sendt videre til Justisdepartementet, som har bedt om et møte i løpet av september 2020. En dispensasjon er avgjørende for at det skal kunne gjennomføres et forsøk for å se hvordan en kombinasjon av kurs og atferdsregistrator kan påvirke atferden hos målgruppen. Forsøket er klart til oppstart dersom det blir gitt positivt svar fra Justisdepartementet.

Planer for 2020 og 2021

Forutsatt at det gis dispensasjon fra forskriftskrav, vil prosjektet starte forsøket, med utprøving høsten 2020. Dette er for øvrig avhengig av nasjonale helse råd knyttet til Koronapandemien. Det planlegges for gjennomføring med ca. 30 kandidater, som rekrutteres fra Trøndelag politidistrikt over en periode på ett år. Oppstart og inndragningstid avgjør hvor langt ut i 2021 forsøket vil pågå.

Tiltak 59 Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Magnus Jordheim og Bård Morten Johansen

Status våren 2020

Trygg Trafikk forbereder en kartlegging ved hjelp av en web-basert spørreundersøkelse, for å avklare hvem som ønsker å delta i samarbeidsforumet og for å gi potensielle deltakere anledning til å komme med innspill når det gjelder omfang, form og temaer som det er interessant å jobbe med.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk starter arbeidet med digitale møter så snart alle potensielle deltakere har svart, forutsatt at spørreundersøkelsen viser at det er interesse for å opprette samarbeidsforumet.

⁸ Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn m.v. (tapsforskriften)

Tiltak 60 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Knut Skjetne

Status våren 2020

Kjør for livet (KFL)/Drive for life (DFL) er et tilpasset aktivitetstilbud for bilinteresserte og risikoutsatte bilførere opp til 24 år. DFL har et omfattende landsdekkende arbeid, med blant annet 24 *Drive for life-klubber*. Trygg Trafikk har i inneværende planperiode hatt aktiviteter i samarbeid med DFL i to fylker:

- **Innlandet** har fram til 1. februar 2020 hatt én klubb med 100 prosent dekning fra Trygg Trafikk Hedmark via Gjensidigestiftelsens midler. Etter avtale ble søknaden delt for 2020. Midlene går nå rett fra Gjensidigestiftelsen til DFL og det er per nå ca. 5 klubber i Innlandet.
- **Trøndelag** er Norges største DFL-fylke, med en omfattende satsning på risikoutsatt ungdom. Midlene bevilges direkte fra Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) til DFL. Trygg Trafikk støtter tiltaket gjennom deltakelse i FTU.

Trygg Trafikk har holdt foredrag på DFL sin landssamling, og hjelper DFL med gjennomføring av prosjekt «*Isbanekjøring*».

DFL leverer rapport i form av sin egen årsrapport og rapporter til Samferdselsdepartementet og Gjensidigestiftelsen, samt fylkeskommuner og kommuner hvor de mottar økonomisk støtte og gjennomfører tiltak.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk følger med på *Kjør for livet/Drive for Life* sine aktiviteter gjennom tilstedeværelse i FTU og støtter det forebyggende arbeid mot risikoutsatt ungdom som KFL/DLF gjør. KFL/DLF har imidlertid et selvstendig ansvar for dette tiltaket framover.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse](#)

Tiltak 61 Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre forgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.

Ansvar: Pensjonistforbundet og Statens vegvesen
Kontaktpersoner Pensjonistforbundet: Jan Davidsen og Arnfinn Ihle
Kontaktpersoner Statens vegvesen: Torkel Barlaup Nødtvedt og Christina Eriksen

Status våren 2020

Det ble vinteren 2019 - 2020 igangsatt opplæring av kursholdere i Innlandet fylke. Pensjonistforbundet engasjerte en person for å intensivere arbeidet med å skaffe kursholdere i alle landets fylker, og det ble arbeidet med å framskaffe mulige datoer for opplæring av disse.

På grunn av situasjonen som oppsto med koronapandemien, ble aktiviteten avbrutt midlertidig, både med hensyn til lokale kurs i Innlandet fylke og i arbeidet med å avtale nærmere dato for opplæring av nye kursholdere på landsbasis.

Planer for 2020 og 2021

Planen er å videreføre arbeidet så snart situasjonen tillater dette. Hvis situasjonen åpner for det, kan det bli arrangert aktiviteter i samsvar med tiltaket i løpet av tiltaksperioden.

Tiltak 62 **Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset Bilførere 65+, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Rolf Brandtzæg og Torkel Barlaup Nødtvedt

Status våren 2020

Bilførere 65+ har vært forankret i nasjonale trafiksikkerhetsplaner siden 1999. Hovedmålgruppen er personer med førerrett i førerkortklasse B som fyller 70 år inneværende år, men også personer i yngre og eldre aldersklasser kan delta. Fram til 2020 lå deltakelsen på 20 prosent av 70-årskullet med førerkort.

Statens vegvesen står for månedlig utsendelse av infobrev til 70-årskullet og gjennomfører sentral opplæring av kursholdere. Statens vegvesen sine regioner har hatt som oppgave å organisere kursene og sørge for at de gjennomføres. Etter omorganiseringen 1/1-2020 er dette ansvaret lagt til forvaltningsområdene på Trafikant og kjøretøydivisjonen.

Infobrevene blir distribuert gjennom Digipost. For de som ikke har eller har reservert seg mot bruk av Digipost blir brevene distribuert gjennom Altinn printtjeneste (brevpost).

I 2019 gjennomførte 6824 personer *Bilførere 65+* kurs. For januar og februar 2020 ble det sendt ut 9297 infobrev, av disse har 654 personer gjennomført kurs. Den lave deltakelsen hittil i 2020 skyldes koronapandemien.

Målet for kursdeltakelse er på 30 prosent av utsendte brev. Dette målet er ikke nådd.

Planer for 2020 og 2021

Grunnet koronapandemien ble alle kurs stanset fra 15. mars 2020 på ubestemt tid.

Det er ingen ytterligere tiltak under planlegging. Imidlertid vil Statens vegvesen følge utviklingen når det gjelder deltakelse på kurset.

Tiltak 63 **NAF vil videreføre tilbudet om oppfriskingskurs for seniorbilisten.**

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Morten Fransrud

Status våren 2020

Det er nå 33 av NAF sine lokalavdelinger som tilbyr *NAF Senior Trafikkurs*. Disse er fordelt over hele landet. Totalt er det mellom 2 500 og 3 000 kursdeltakere årlig. Kursdeltakerne får utdelt boken *Den erfarne sjåføør* (Trafikkforum Servicesenter).

Planer for 2020 og 2021

NAF har en ambisjon om å øke antall lokalavdelinger som tilbyr *NAF Senior Trafikkurs*. Kurs for nye veiledere og samling for eksisterende veilederkorps er for tiden avlyst grunnet koronapandemien, men vil bli gjennomført når situasjonen normaliserer seg.

Tiltak 64 **Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 40 kollektivknutepunkter og 380 holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Liv Øvstedal

Status våren 2020

Ambisjonsnivået for oppgradering av kollektivknutepunkter og holdeplasser til universell utforming er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023.

I toårsperioden 2018-2019 ble 11 kollektivknutepunkter oppgradert til universell utforming (2 i 2018 og 9 i 2019). Dette gir en måloppnåelse på 28 prosent etter de to første årene av seksårsperioden 2018-2023.

I toårsperioden 2018-2019 ble 95 holdeplasser oppgradert til universell utforming (33 i 2018 og 62 i 2019). Flere av disse er nybygde holdeplasser som del av større vegprosjekter. Dette gir en måloppnåelse på 25 prosent etter de to første årene av seksårsperioden 2018-2023.

Måloppnåelsen etter to år viser at innsatsen for oppgradering til universell utforming må økes dersom ambisjonsnivået i Statens vegvesen sitt handlingsprogram skal nås.

Planer for 2020 og 2021

I Statens vegvesens handlingsprogram er det planlagt å oppgradere 4 kollektivknutepunkt i løpet av 2020 og 2021.

For holdeplasser legges også handlingsprogrammet til grunn for planene for 2020 og 2021.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.5 [Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper](#)

Tiltak 65 Trygg Trafikk vil ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Jørn Bremtun

Status våren 2020

Nettverket ble etablert høsten 2019 og to møter er arrangert. Deltakerne i nettverket informerer hverandre om relevante tiltak, aktiviteter og materiell som finnes. Formålet er å sikre et godt og koordinert arbeid knyttet til trafikksikkerhet og innvandrere. Følgende organisasjoner har deltatt: Kompetanse Norge, Røde Kors Møre og Romsdal, Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund, Oslo Met, Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO), Utrykningspolitiet, Norske Kvinners Sanitetsforening, Statens vegvesen, NAF og Trygg Trafikk.

Det er sendt ut en mal for kartlegging av eksisterende tiltak, hvor det skal svares på formål, målgrupper og status. Kartleggingen vil deles på tvers av organisasjonene.

Deltakende organisasjoner har ikke avsatt midler til å gjennomføre fellestiltak. Dersom nettverket skal gjennomføre tiltak sammen, vil det være behov for å søke midler til dette.

Planer for 2020 og 2021

Før Koronapandemien inntraff var det planlagt et fagseminar hvor Statens vegvesen skulle informere alle organisasjonene om føreropplæringen, med spesiell vekt på problemstillinger knyttet til innvandrere som skal ta førerkort. Det tas sikte på å arrangere dette senere i 2020.

Deltakerne i nettverket gir uttrykk for at møtene er nyttige, og nettverket planlegges videreført i 2020 og 2021.

Tiltak 66 Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleggende kurs om trafikksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*»

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktpersoner SVV: Ingvild Merete Amble (nå Viken fylkeskommune), Sigurd Løtveit og Dag Terje Langnes
Kontaktperson hos UDI: Bente Astad

Status våren 2020

Det er utarbeidet et undervisningsopplegg for bruk i asylmottak og voksenopplæring. Dette ble testet ut på Voksenopplæringen i Bærum høsten 2018, der det i løpet av en uke var fire grupper som

gjennomførte kurset. Alle gruppene fikk også omvisning på Billingstad trafikkstasjon, og fikk prøve Bråstoppen og Velte-Petter. Bærum kommune ble nominert til årets trafikksikkerhetskommune i 2018, og dette kurset var en sterkt medvirkende faktor.

Kursopplegget og materialet ble presentert og gjennomgått for Voksenopplæringen i Oslo november 2019, med ca. 20 lærere til stede. Voksenopplæringen i Oslo tar kurset i bruk i 2019/2020.

Undervisningsopplegget og materialet ble også presentert for UDI i november 2019. UDI tar dette videre i sin info-gruppe. Målet er at informasjonsmedarbeiderne på asylmottakene skal gjennomføre kurset på mottakene.

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen vil avvente UDI sin vurdering med hensyn til bruk av undervisningsopplegget i asylmottak.

Tiltak 67 Statens vegvesen vil i samarbeid med Kompetanse Norge utarbeide et undervisningsopplegg om trafikksikkerhet tilpasset opplæring i *norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*. Undervisningsopplegget tilbys alle kommuner som gir slik opplæring.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bjørn-Ivar Vasaasen (nå Innlandet fylkeskommune), Sigurd Løtveit og Dag Terje Langnes

Status våren 2020

FTU- sekretariatet i tidligere Oppland fylke v/Statens vegvesen har utarbeidet en veileder for lærere som skal gi trafikksikkerhetsopplæring til innvandrere som følger kommunalt introduksjonsprogram⁹. Veilederen inneholder relevante temaer innenfor trafikksikkerhet, samt forslag til undervisningsopplegg. Den har blitt presentert på et seminar for lærere ved voksenopplæringssettene i Oppland og er i tillegg distribuert til alle kommuner i Oppland.

Det er blitt sendt ut en henvendelse til kommunene i Oppland, der det ble bedt om tilbakemeldinger på veilederen. Tilbakemeldingsprosenten var lav, men de tilbakemeldingene som ble gitt tilsier at veilederen eger seg godt til trafikksikkerhetsopplæring i introduksjonsprogrammet. Noen kommuner skrev at de hadde tatt den i bruk, mens andre opplyste at de gjerne ønsket å gjøre det.

Veilederen er blitt vurdert av Kompetanse Norge, som har vurdert innholdet til å være tilpasset voksne innvandrere, og at den har en god og praktisk rettet formidlingsmåte. Kompetanse Norge anbefaler likevel at det i tillegg lages en læringsressurs som har deltakerne i norskopplæringen som målgruppe, og ikke kun lærerne. Anbefalingen fra Kompetanse Norge ble formidlet i møtet i «Faglig nettverk» (jf. tiltak 65) hos Trygg Trafikk, 23. september 2019.

⁹ Grunnleggende trafikksikkerhetsopplæring for innvandrere (Oppland fylkeskommune, Lillehammer læringscenter, Trygg Trafikk og Statens vegvesen)

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen vil, i samarbeid med Kompetanse Norge, vurdere om veilederen som er utarbeidet skal distribueres til øvrige kommuner i Norge som gir opplæring i *norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere* (i tillegg til kommunene i Oppland). Videre vil det bli vurdert om veilederen skal suppleres med en læringsressurs med kursdeltakerne som målgruppe, i samsvar med anbefalingen fra Kompetanse Norge.

Tiltak 68 Røde kors vil i 2018 utrede muligheten for at *Habil* skal utvides til å bli et landsdekkende prosjekt.

Ansvar: Røde Kors
Kontaktperson: Carina Nørve

Status våren 2020:

Habil er et trafiksikkerhets- og integreringsprosjekt i regi av Møre og Romsdal Røde kors, som er finansiert av Gjensidigestiftelsen. Prosjektet rekrutterer frivillige til privat øvelseskjøring (mengde-trening) med personer som ikke har venner/familie å kjøre med. Deltakere som får tilbudet er primært innvandrere.

Røde Kors har styrket fundamentet til *Habil* gjennom å ha etablert flere selvgående aktivitetsheter i Møre og Romsdal.

Røde Kors disponerer nå fem biler i prosjektet. Det jobbes hele tiden med å få til en mer bærekraftig modell som også er bedre for skalering (dvs økning eller reduksjon av prosjektets omfang). *Habil* ble anbefalt av Gjensidigestiftelsen pro-bono konsulenttenester gjennom Prosperastiftelsen. Et team på 8 konsulenter innen finans, HR, offentlig forvaltning m.fl. produserte en rapport med forslag om kursen videre for en mer bærekraftig utvikling av *Habil*. Oppdraget deres var å se på alternative modeller for hvordan *Habil* kan organiseres nasjonalt (ved en eventuell nasjonal skalering), samt hvilke ressurser og hvilken type organisasjon som vil lette skaleringsarbeidet og deretter den nasjonale driften.

Planer for 2020 og 2021

Habil har til nå vært basert på en modell hvor prosjektet selv eier bilene som blir brukt. Dette er en stor kostnadsdriver for Møre og Romsdal Røde Kors. En framtidig modell med outsourcing av bilparken, som ble anbefalt i konsulentrapporten, vil være mye mer bærekraftig og gi en mulighet til å nå flere. En slik modell vil også være mer kostnadseffektiv, redusere risikoen for prosjektet og gjøre at prosjektet vil være lettere å skalere opp eller ned.

Inneværende år og i 2021 vil viktige fokusområder være å forankre *Habil* som en nasjonal Røde Kors-aktivitet samt å fortsette arbeidet med å sikre forutsigbare økonomiske vilkår til prosjektet. I tillegg vil prosjektet være en aktiv deltaker i Smartby-nettverket i Ålesund, som er en arena der FN sine bærekraftsmål¹⁰ er utgangspunkt for lokal handling. Gjennom deltakelse her søkes gode samarbeidspartnere og løsninger med tanke på bildelingsmodell, finansieringsmodell og videre nasjonal synliggjøring.

¹⁰ FNs bærekraftsmål nr 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige

Tiltak 69 Trygg Trafikk vil videreutvikle og oversette læringsressurser til 6 språk (tigrinja, arabisk, pashto, dari, kurmanji og engelsk), og formidle ressursene til kommuner med nyankomne elever i mottak og grunnskole.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ragnhild Meisfjord

Status våren 2020

Ressursene er basert på Trygg Trafikks grunnbok i trafikkopplæring for 1. - 4. trinn, og ble utviklet i 2018. Ressursene er publisert på Trygg Trafikks nettsider. Prosjektet fikk faglig støtte fra TV2- skoles oversettere og tolker. Kvalitetssikring av innholdet ble gjennomført av Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring ved Oslo Met.

Innholdet er primært rettet mot elever på barnetrinnet. Det har imidlertid vist seg at disse ressursene er populære også i voksenopplæringen. Tospråklig opplæring (på morsmål og norsk) er en fin inngang til opplæring om trafikkregler og risikoforståelse. Når foreldre og barn kan benytte ressursene sammen lærer man også norsk og trafikksikkerhet sammen.

Samferdselsdepartement bidro med 500 000 kr gjennom tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak. Uten denne støtten hadde ikke prosjektet blitt gjennomført.

Planer for 2020 og 2021

Prosjektet er ferdigstilt og det er ikke planer om videre utvikling på dette området nå.

6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 [Gående og syklende](#)

Tiltak 70 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge i størrelsesorden 165 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 55 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Torstein Bremset

Status våren 2020

I toårsperioden 2018-2019 ble det til sammen tilrettelagt 84,3 km riksveg for gående og syklende. (24,6 km i 2018 og 59,7 km i 2019). Dette gir en måloppnåelse på 51 prosent halvveis i fireårsperioden 2018-2021.

Det er i byer og tettsteder det er flest gående og syklende og også der potensialet for flere gående og syklende er størst. I toårsperioden 2018-2019 ble det til sammen tilrettelagt 37,5 km riksveg for gående og syklende i byer og tettsteder (14,4 km i 2018 og 23,1 km i 2019). Dette gir en måloppnåelse på 68 prosent halvveis i fireårsperioden 2018-2021.

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen følger opp tiltakene i handlingsprogrammet for oppfølging av Nasjonal transportplan.

Ifølge statsbudsjettet for 2020 skal det tilrettelegges 55,4 km for gående og syklende langs riksvegnettet i år.

Tiltak 71 Fylkeskommunene vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge om lag 230 km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav om lag 100 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

I toårsperioden 2018-2019 ble det til sammen tilrettelagt for gående og syklende i tilknytning til 117,0 km fylkesveg (61,7 km i 2018 og 55,3 km i 2019). Dette gir en måloppnåelse på 51 prosent halvveis i fireårsperioden 2018-2021.

Fylkeskommunene har også rapportert på hvor mange km av det som ble tilrettelagt for gående og syklende som var innenfor byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. I toårsperioden 2018-2019 gjaldt dette til sammen 66,8 km fylkesveg (29,7 km i 2018 og 37,1 km i 2019). Dette gir en måloppnåelse på 67 prosent halvveis i fireårsperioden 2018-2021.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 72 **Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale vegger.**

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Alle storbykommunene har gjennomført tiltak, og de fleste har gitt en nærmere omtale av kommunens satsinger.

Bærum kommune har fokus på økt driftsstandard på hovedsykkelruter, samt tidlig feiing av sykkelvegnettet. Kommunen iverksetter diverse kampanjetiltak, samt strakstiltak (oppmerking med symboler og midtlinje, og diverse sikringstiltak) for å bidra til tryggere sykkelruter. Kommunen har satt opp sykkel- og fotgjengertellere langs hovedsykkelruter og viktige turveger, og har i tillegg oppgradert gang-/sykkelveg til sykkelveg med fortau.

Tromsø kommune har utført tiltak med fysisk tilrettelegging for gående og syklende i 2019. I samme periode er det også utført mindre tiltak, i hovedsak skilting.

Trondheim kommune har fokus på utbygging av fortau og sykkelveg i regi av *Miljøpakken*, samt utbedring av mindre trafikksikkerhetsproblemer ved hjelp av strakstiltak.

Bergen kommune bruker generelt mye ressurser på trafikksikkerhet rettet inn mot sykkelprosjekter, som f.eks. bruk av rød asfalt, sykling mot envegsregulerte gater, snarveger til bybaneholdeplasser, bysykkeldordningen, sykkelparkering m.m. *Handlingsplan for sykkel på kommunalt vegnett* ble vedtatt av bystyret i 2019.

I *Oslo* kommune jobbes det kontinuerlig med trafikksikkerhetstiltak og sykkeltilrettelegging.

Planer for 2020 og 2021

Samtlige storbykommuner oppgir at planer for 2020 og 2021 foreligger eller er under utarbeidelse. Tiltak gjennomføres på bakgrunn av årsplan og trafikksikkerhetsplan.

I Bergen kommune er både *Sykelstrategi for Bergen* og kommunens første *Gåstrategi* sendt til politisk behandling. Strategiene er utarbeidet i samarbeid med partene i *Miljøløftet*. Målet er at de nye strategiene skal løfte Bergen som gå- og sykkelby. *Gåstrategien* er en direkte oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel – *Bergen 2030*.

Tiltak 73 **Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Torstein Bremset

Status våren 2020

Siden Nasjonal transportplan 2010-2019, og i alle handlingsprogrammene for riksvegnettet fra 2010, har det vært et mål at alle sykkelruter langs riksvegnettet skal være inspisert innen utløpet av 2019.

Ved utgangen av 2018 var det ifølge Norsk vegdatabank totalt 1 539 km sykkelanlegg på riksvegnettet. Fra og med 2010 til utgangen av 2019 ble det gjennomført sykkelveginspeksjon på 1 243,8 km, dvs. på 80,8 prosent av sykkelvegnettet i tilknytning til riksveg. Dette betyr at målsettingen om å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019 ikke ble nådd.

Fra og med 2010 til utgangen av 2019 ble det utført utbedringer i etterkant av sykkelveginspeksjoner på totalt 698,2 km. Det betyr at 45,4 prosent av det totale sykkelvegnettet langs riksveg både er inspisert og utbedret ved utløpet av 2019.

Planer for 2020 og 2021

Vegtilsynet har hatt en gjennomgang av arbeidet med sykkelveginspeksjoner, og det vil foreligge en rapport i løpet av året.

Tiltak 74 **Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss og gangfelt.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Trude Schistad

Status våren 2020

Tiltaket er ikke påbegynt.

Statens vegvesen har imidlertid fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere hvordan kryss og gangfelt blir regulert i signalregulerte kryss.

Planer for 2020 og 2021

Tiltaket planlegges gjennomført i 2020-2021. I tillegg vil Vegdirektoratet svare ut henvendelsen fra Samferdselsdepartementet.

Tiltak 75 Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket.

I mange fylker bidrar fylkeskommunen i markeringen av *Den nasjonale refleksdagen* (se nærmere omtale under tiltak 79). Fylkeskommunen står også mange steder for utdeling av reflekser og skolesekker.

Flere fylkeskommuner har fokus på tiltak for økt bruk av sykkelhjelmer. Eksempler på dette er:

- *Innlandet*, der FTU har bidratt med sykkelhjelmer (og reflekser) til trafikkopplæring for innvandrere.
- *Vestfold og Telemark*, der det i samarbeid med Norges Fotballforbund er gjennomført en sykkelhjelmkampanje rettet mot fotballspillere. Bruk av hjelm er også inkludert i prosjektet «*Alle barn sykler*» i Grenlandsområdet.
- *Møre og Romsdal*, der det er gjennomført et prosjekt i samarbeid med Trygg Trafikk, «*Trafikktrygging i 10. klasse*», der det er fokus på hjelmbruk.

I flere fylker er det sykkelgårder, og gjennom fylkeskommunale midler får elever et tilbud om å delta der.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 76 Trygg Trafikk vil i løpet av planperioden gjennomføre en sykkelhjelmkampanje.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Status våren 2020

I perioden 2017-2019 har Trygg Trafikk, i samarbeid med forsikringsselskapet Tryg, gjennomført en treåring digital kampanje om bruk av sykkelhjelmer, kalt «*Verre er det ikke*», der filmer er blitt spredd gjennom aktiv bruk av sosiale medier.

En ny treåring sykkelhjelmkampanje er under utvikling, der målgruppen er hverdags syklisten 20 – 45 år.

Planer for 2020 og 2021

Sykelhjelmkampanjen som utvikles i 2020 har oppstart fra mai 2021.

Tiltak 77 Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen «*synlig syklist*».

Ansvar: Syklistenes Landsforening

Kontaktperson: Roar Løkken

Status våren 2020

«*Synlig syklist*» er en årlig nasjonal høstkampanje som handler om å se og bli sett i trafikken. Syklistenes Landsforening (SLF) deler ut lykter og reflekser mange steder i landet, i perioden tett rundt still-klokka-dagen. Før aksjonsperioden jobbes det både sentralt og i lokallag med å etablere samarbeid med fylkeskommuner, ordførere, bypakker og ansatte i sykkelbyene, med mål om flest mulige aksjoner, samt finansiell støtte til innkjøp av lykter og refleksbånd.

I 2018 ble det investert mer midler, personalressurser og frivillig innsats i *Synlig syklist* enn noen gang tidligere. Dette resulterte i den største satsingen noensinne, med flere aksjoner, flere utdelte lykter og flere presseoppslag enn tidligere år. Et 20-talls aksjoner ble holdt over det ganske land, hvor nær 4000 lykter ble delt ut. Det ble også utarbeidet og delt ut 5000 infoflyers, reflekser, samt utarbeidet og distribuert en digital/trykt minirapport. I alt 13 lokallag var engasjert under aksjonene, fra Mandal i sør til Alta i nord. I tillegg samarbeidet SLF med Akershus fylkeskommune om kjøp og utdeling av lykter i fem koordinerte aksjoner i Akershus.

I løpet av aksjonsperioden i 2019 ble det gjennomført 28 lykteaksjoner – fra Mandal i sør til Alta i nord. 11 lokallag var involvert. Kampanjen omfattet også fire fylkeskommunale samarbeid og 16 kommunale aksjoner. Det ble kjøpt inn nærmere 10 000 lykter til utdelingene, noe som er ny rekord for foreningen. Satsingen resulterte også i bred presseomtale.

Planer for 2020 og 2021

I løpet av 2020 er målet å etablere et samarbeid med en stor hovedsponsor til *Synlig syklist-aksjonene*. Planer og mål er avhengig av utviklingen i regjeringens tiltak mot koronapandemien.

Tiltak 78 Syklistenes Landsforening vil gjennomføre sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn og andre aktuelle målgrupper.

Ansvar: Syklistenes Landsforening

Kontaktperson: Mats Larsen

Status 2020

Sykelkurs for barn i asylmottak

Det ble i deler av 2018 og 2019 avholdt sju sykkelaktiviteter for barn på ulike asylmottak i østlandsområdet med støtte fra Utlendingsdirektoratet. Sykkelaktivitetene ble gjennomført i samarbeid med asylmottakene Hvalsmoen, Hobøl og Mysebu. Formålet med tiltaket var å spre sykkelglede, skape aktivitet og tilby ferdighetstrening til barn og unge som bor i mottakene.

Sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn

Med støtte fra Miljødirektoratet ble det i 2018 arrangert nærmere 25 sykkel- og instruktørkurs med omkring 270 deltakere totalt. Det ble i 2019 avholdt 28 kurs, inklusive noen få oppmøter på arrangementer som *Friluftslivets dag* på Sognsvann og stand på Youngstorget med Norsk Friluftsliv. Det ble ikke avholdt egne instruktørkurs. Om lag 233 deltakere deltok på sykkelkursene. Syklistenes Landsforening (SLF) avholder kursene i samarbeid med Røde Kors, MIRA-senteret, Norske Kvinners Sanitetsforening, Friluftssenteret i Gamle Oslo, Norsk Friluftsliv, Bymiljøetaten i Oslo kommune, frisklivssentraler, voksenopplæringscentre og Oslo Bysyssel. Nytt for høsten 2019 var en rekke sykkelkurs ved Rosenhoff Voksenopplæring.

Elsykkelkurs for deg over 60 – et nytt tilbud fra 2019

I 2018 kartla SLF, med støtte fra Oslo kommune, behov og etterspørsel for elsykkelkurs i målgruppen 60 år og oppover. Kartleggingen viste at det var mange som ønsket et slikt kurs. På bakgrunn av behovskartleggingen ønsket SLF å utvikle et elsykkelkurs for å styrke mobiliteten, trafikksikkerheten og helsen til de over 60 år. I 2019 fikk organisasjonen innvilget søknad om støtte fra Oslo kommune til å utvikle et elsykkelkurs for eldre og avholde ett kurs i bydel Sagene. Kurset består av to deler, én del med teori om trafikkregler for syklistene o.l. og én praktisk del med ferdighetstrening.

Planer for 2020 og 2021Sykkelkurs for barn i asylmottak

Kurset har ikke mottatt støtte siden 2018 og er i skrivende stund uten aktivitet, men vil kunne tas opp igjen ved ekstern finansiering.

Sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn

Kurset har mottatt støtte fra Miljødirektoratet også i 2020, men det er foreløpig uvisst når de praktiske kursene kommer i gang igjen på grunn av koronapandemien. Det er imidlertid avtalt med Miljødirektoratet å bruke noe midler til å bygge opp en nettportal med ressurser for målgruppen.

Elsykkelkurs for deg over 60

SLF jobber med finansiering av elsykkelkurset, både som nettkurs og fysisk kurs. Planer og mål er avhengig av utviklingen i regjeringens tiltak mot koronapandemien. Oslo kommune ser positivt på å finansiere et knippe nettkurs som utprøving, med mulighet for støtte til flere nettkurs etter evaluering.

Tiltak 79 Trygg Trafikk vil markere den årlige refleksdagen lokalt og nasjonalt.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Status våren 2020

Refleksdagen 2019 ble markert torsdag 17. oktober. Trygg Trafikk har de siste årene, i samarbeid med forsikringsselskapet Fremtid (tidligere SpareBank1 forsikring og DnB forsikring), markert refleksdagen nasjonalt gjennom den digitale kampanjen «Mørket kommer» og felles presse-meldinger. Markeringen av den nasjonale refleksdagen lokalt skjer gjennom fylkeskontorene i Trygg Trafikk, med lokale aktiviteter og presseutspill. Refleksdagen blir hvert år fulgt opp med nasjonale reflekstillinger, for å kartlegge bruken av refleks.

Planer for 2020 og 2021

Refleksdagen markeres 15. oktober 2020 med utdeling av årets refleksdagsrefleks. Aktivitetene fra 2019 videreføres med noen justeringer til 2020. Det vil bli utviklet et nytt treårig kampanjekonsept for den digitale kampanjen til bruk fra 2021.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 [Motorsykkkel og moped](#)

Tiltak 80 **NAF MC vil utvide kurstilbudet «Sikker på MC», med et mål om at 20 av klubbene tilsluttet NAF MC skal arrangere kurset i perioden 2018-2021.**

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Morten Fransrud

Status våren 2020

NAF MC tilbyr mellom 60 og 100 *Sikker på MC* kurs årlig. Dette kommer i tillegg til andre kurs og fellesturer. *Sikker på MC* får svært gode tilbakemeldinger fra deltakerne, hvilket tilsier at kurset har stor nytteverdi. Kursopplegget ble revidert våren 2020, med bakgrunn i erfaringer fra kursene samt endringer i føreropplæringen.

NAF MC har nå 16 klubber som gjennomfører kurstilbudet, og har til sammen 55 aktive veiledere. Årets kurs for nye veiledere ble avlyst grunnet koronapandemien. Uten denne avlysningen ville 18 klubber kunnet tilby kurset. Annet hvert år gjennomføres samlinger for å oppdatere eksisterende veilederkorps, men årets samling i mars måtte avlyses grunnet pandemien.

Planer for 2020 og 2021

Ambisjonen er fremdeles at 20 klubber skal tilby *Sikker på MC*.

Kurs for nye og eksisterende veiledere vil bli gjennomført når situasjonen normaliserer seg. Det er etablert retningslinjer og rutiner for gjennomføring av *Sikker på MC* under koronapandemien.

Den største utfordringen er å få den jevne motorsyklist til å melde seg på kjørekurs som foregår på veg. Ferdighetskurs på bane eller i kjøregård, som rustløserkurs, er vesentlig enklere å fylle.

Det jobbes aktivt med å finne gode samarbeidspartnere for å markedsføre *Sikker på MC*.

Tiltak 81 **Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykkkel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Klaus Christian Ottersen

Status våren 2020

Det har fram til nå vært Statens vegvesens fylkesavdelinger og NMCU-kretsen i fylkene som sammen arrangerer *Trafikksikkerhetsdag* for motorsyklister.

Statens vegvesens fylkesavdelinger har hatt ansvar for å finansiere arrangementet. I tillegg har de gjerne deltatt direkte i programmet med sine motorsykleksperter (TS-koordinator/motorsykel-sensor), f.eks. gjennom å demonstrere vegvesenets kjøregård eller gjennom å ha en trafikk-sikkerhetsstand der man presenterer vegvesenets ulike motorsykkeltiltak (MC-strategien, UAG-arbeidet osv.).

Planer for 2020 og 2021

Ny organisering av Statens vegvesen gjør at det må etableres nye samarbeidsformer for å arrangere *Trafikksikkerhetsdager* for MC. Statens vegvesen har i brev til fylkeskommunene oppfordret de til å ta initiativ til å reetablere fylkeskommunale MC-forum, hvor blant annet *Trafikksikkerhetsdager* inngår.

Tiltak 82 **Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykel og moped.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Status våren 2020

Nord Universitet har utarbeidet et faglig opplegg, og NMCU har valgt ut fylkessekretærer som skal gjennomføre piloter.

Planer for 2020 og 2021

Pilotene var planlagt gjennomført våren 2020, men er i første omgang utsatt til høsten 2020. Etter gjennomførte piloter, er planen at det skal etableres et nettverk som kan sikre en landsdekkende gjennomføring i 2021.

Tiltak 83 **NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).**

Ansvar: NMCU

Kontaktperson: Bjørn M Magnussen

Status våren 2020

NMCUs tekniske komité (TSK) har vurdert når man tok førerkort for MC i forhold til om man er 50+. Det viser seg da at det ofte er førere med «gammelt» førerkort som har høyest potensiale for å feile i

trafikken. NMCU har derfor, gjennom samlinger (bransjedager) med MC-faghandlere, påpekt viktigheten av å gjøre eldre MC-førere oppmerksom på at det finnes oppfriskningskurs beregnet på både erfarne og uerfarne MC-førere.

NMCU har også, gjennom egne og eksterne kurstilbydere samt arrangementer, påpekt viktigheten av frivillig førerutvikling. Her er det fokusert på eldre førere samt det faktum at mange ulykker skjer i sving.

Dessverre har dagens situasjon med koronapandemien begrenset aktiviteten på førerutviklingskurs våren 2020.

Planer for 2020 og 2021

NMCU vil kartlegge behovet for «65+ kurs» på MC. Målet med et eventuelt kursopplegg vil være at deltakerne skal få hjelp til å takle begrensninger som følge av høyere alder og derav kunne kjøre MC på en trafiksikker måte. *NAF Sikker på MC* vil være en viktig samarbeidspartner. For å være sikker på at kurset treffer rett, planlegges gjennomført en spørreundersøkelse høsten 2020, som da kan gi et grunnlag å jobbe videre med. Spørsmålene vil bli fokusert rundt alder på fører, alder på førerkort, erfaring osv.

Tiltak 84 NMCU vil, i nært samarbeid med MC-forhandlerne, ta ansvar for at motorsyklister og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjøreutstyr.

Ansvar: NMCU
Kontaktperson: Bjørn M Magnussen

Status våren 2020

De aller fleste norske motorsyklister bruker nesten alltid fullt kjøreutstyr, selv på korte turer. Dette gjelder både førere og passasjerer. Imidlertid viste en analyse av dødsulykker på MC 2005-2014¹¹ at det var flere ulykker der hjelmen falt av i sammenstøtet, fordi den ikke passet eller fordi feste-anordningen røk.

NMCU har høsten 2019 laget en enkel brosjyre som tar for seg bruk og vedlikehold av motorsykelhjelm. Våren 2020 var det lagt planer for å presentere denne gjennom klubb-besøk, arrangementer og om mulig på skoler. Dessverre har koronapandemien begrenset muligheten for dette, men fokus og kommunikasjon om temaet holdes oppe.

Planer for 2020 og 2021

NMCU vil, i samarbeid med fagforhandlere og deres organisasjon NMCF, benytte bransjedager og andre aktuelle arenaer til å framheve viktigheten av å velge riktig hjelm, samt riktig bruk og vedlikehold av denne. NMCU ønsker også å sette fokus på hjelmens alder, da en motorsykelhjelms som brukes regelmessig har en generell levetid på rundt tre til fem år. Videre vil NMCU bruke egne

¹¹ TØI-rapport 1510/2016 Temaanalyse av dødsulykker på motorsykel 2005-2014 (Alena Høye, Truls Vaa og Ingeborg Hesjevoll)

samlinger, klubb-besøk og *Trafikksikkerhetsdager* til å fokusere på viktigheten av riktig bruk og vedlikehold av kjøreutstyr og motorsykelhjelmer.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.4 [Transport med tunge kjøretøy](#)

Tiltak 85 Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Tron Ersvik

Status våren 2020

Statens vegvesen har i løpet av 2019 etablert og tatt i bruk et risikoklassifiseringssystem for å kunne målrette kontroll av tunge kjøretøy. Risikoklassifiseringssystemet er i henhold til direktiv 2006/22/EF og i forhold til direktiv 2014/47/EU. Risikoklassifiseringssystemet brukes sammen med skiltgjenkjenningssystemet (ANPR) for å velge ut foretak med dårlig risikoprofil.

Planer for 2020 og 2021

- Det er et krav i direktiv 2014/47/EU om at informasjon fra periodiske kjøretøykontroller skal inn i risikoklassifiseringen. For effektivt å kunne hente inn slike data, må det etableres et register over hvilke kjøretøy det enkelte foretak disponerer. Før et slikt register etableres må det gjøres endringer i yrkestransportforskriften. Forslag til forskriftsendring er oversendt Samferdselsdepartementet.
- Det skal lages en selvbetjeningsløsning slik at det enkelte transportforetak kan hente ut egen risikoprofil.
- Det må gjøres tilpasninger i risikoklassifiseringssystemet som følge av endringer i forordning (EU) 2014/403.

Tiltak 86 Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Anna Berntzen og Roy Harald Holm

Status våren 2020

Statens vegvesen gjennomførte i 2019 en høring for å styrke vegtrafikkloven § 36 b om tilbakehold av kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr, samt innføring av tilsvarende bestemmelse i yrkestransportloven. Lovendringsforslagene er oversendt Samferdselsdepartementet og vil antakeligvis bli fremmet for Stortinget i løpet av våren 2020.

I desember 2018 leverte Statens vegvesen en rapport til Samferdselsdepartementet med en vurdering av hvilke overtredelser av vegtrafikklovgivningen som kan ilegges overtredelsesgebyr framfor straff. Dette vil gi en mer effektiv saksgang. I april 2020 ble utredningen fulgt opp med en høring om etablering av en ny forskrift om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven, herunder blant annet kjøre- og hviletidsovertredelser.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurderer Statens vegvesen tiltak for å hindre at førere unnlater å stanse for trafikk kontroll. Blant tiltakene er økt bruk av kamerateknologi, bedre skilting inn til kontrollplass samt muligheten til å innhente kjøretøy i fart.

Statens vegvesen bruker automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR) som et hjelpemiddel for å effektivisere kontrollene i dag. Lengre lagringstid av passeringsdata og bruk av denne informasjonen til flere kontrollområder vil være tiltak som ytterligere kan effektivisere kontrollene. Statens vegvesen arbeider for tiden med å vurdere hvilke lovendringsbehov dette medfører.

Statens vegvesen har også startet opp arbeidet med å klargjøre vegtrafikklovens hjemmel for forbud mot manipulasjon av fartsskriver, og vurderer behov for flere regelverksendringer.

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen jobber med å innføre flere overtredelsesgebyr for kabotasjeovertridelser, noe som medfører behov for endringer i yrkestransportloven og innføring av ny overtredelsesgebyrforskrift med hjemmel i yrkestransportloven.

Videre skal Statens vegvesen jobbe med å styrke det lovmessige grunnlaget for behandling av passeringsdata og personopplysninger til kontrollformål. Vurderingen av aktuelle endringer for behandling av passeringsdata og personopplysninger vil oversendes Samferdselsdepartementet i 2020.

I løpet av 2020/2021 planlegges det høring om nødvendige lovendringer for å klargjøre vegtrafikklovens hjemmel for forbud mot manipulasjon av fartsskriver og eventuell innføring av økt myndighet til Statens vegvesen i kontroll sammenheng.

Tiltak 87 **Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet, utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Kamilla Mjøs og Roy Harald Holm

Status våren 2020

Samarbeidet mellom kontroll- og tilsynsetatene ble formalisert i desember 2017. Det ble utarbeidet en handlingsplan og strategi for samarbeidet, både regionalt og sentralt.

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.

Både på sentralt og regionalt nivå gjennomføres det minst to koordineringsmøter hvert år. I de sentrale møtene vurderer etatene innrapporterte resultater fra regionene og setter føringer for det videre arbeidet. I de regionale møtene kartlegger etatene aktuelle temaer og/eller objekter for kontrollene i regionen for å sørge for å ivareta lokale prioriteringer.

Hvert år gjennomføres det minst tre regionale samarbeidskontroller i periodene januar-mars, april-juni og september-november. Ved disse møtene/kontrollene deltar minst Statens vegvesen, politiet og Arbeidstilsynet. Regionale samarbeidskontroller oppleves positivt ved at det gir muligheten til en bredere bruk av hjemler for kontroll/tilsyn og muligheten til å avdekke flere forhold. Samarbeidet øker kompetansen i de respektive etatene, gir bedre slagkraft og det knyttes gode kontakter på tvers av etatene som er nyttig i det daglige arbeidet.

Planer for 2020 og 2021

Som følge av omorganiseringen av Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Tolletaten, vil en av hovedprioriteringene for 2020 være å tilpasse handlingsplan og strategi til nye lokale enheter. Et annet fokusområde er å sikre bedre sammenheng mellom sentrale føringer og lokal gjennomføring. Det planlegges å utarbeide en felles veileder for praktisk gjennomføring av samarbeidskontroller, samt bedre retningslinjer for deling av informasjon mellom etatene.

Tiltak 88 **Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Marianne Elvsaas Nordtømme

Status våren 2020

Arbeidstilsynet har, i samarbeid med partene i arbeidslivet, utviklet risikovurderingsverktøyet «*Risikohjelpen*» for deler av transportnæringen. Verktøyet ble lansert våren 2019 for containertransport, dyretransport og turbil.

En undersøkelse blant testbrukere viser at de er fornøyde med verktøyet, og at *Risikohjelpen* gjør det enklere å gjennomføre risikovurderinger av arbeidsmiljøet i virksomhetene.

Planer for 2020 og 2021

Verktøyet skal videreutvikles til å kunne brukes i flere deler av transportnæringen.

Tiltak 89 **Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og «påse»-plikt.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Marianne Elvsaas Nordtømme

Status våren 2020

Arbeidstilsynet gjennomførte i perioden 2018-2019 over 200 tilsyn med bestillere av transporttjenester i Norge, for å sjekke om disse følger opp informasjons- og påseplikten. Erfaringer fra tilsynene viser at mange bestillere ikke er tilstrekkelig bevisst sitt ansvar om å informere og påse at virksomhetene de kjøper transporttjenester av forholder seg til allmenngjøringsregelverket, og at dette i mange tilfeller skyldes mangel på kunnskap om at de har et slikt ansvar. Høsten 2019 ble det derfor som en pilot gjennomført et veiledningsmøte for bestillere av godstransport. Arbeidstilsynet inviterte 10 utvalgte virksomheter til felles veiledning og erfaringsutveksling for å øke kunnskapen om informasjons- og påseplikt og medvirkeransvar. Tilbakemeldingene fra virksomhetene som deltok var svært positive.

Planer for 2020 og 2021

Arbeidstilsynet har planer om å gjennomføre flere tilsyn og veiledningsmøter med bestillere av transporttjenester i 2020.

Tiltak 90 **Arbeidstilsynet vil øke bevisstheten om meldeplikten blant transportvirksomheter ved å informere om dette i forbindelse med aktivitet rettet mot transportnæringen.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Marianne Elvsaas Nordtømme

Status våren 2020

Foreløpig ikke fulgt opp med særskilte tiltak.

Planer for 2020 og 2021

Foreløpig ingen.

Tiltak 91 **Arbeidstilsynet vil legge til rette for enklere innmelding av alvorlige arbeidsulykker gjennom digitale løsninger.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Marianne Elvsaas Nordtømme

Status våren 2020

Arbeidstilsynet samarbeider med blant andre NAV, Petroleumstilsynet, Statens arbeidsmiljøinstitutt og Statistisk sentralbyrå om en felles digital løsning for innmelding av yrkes-/arbeidsskader. En slik løsning vil kunne gi fordeler knyttet til effektivitet, forenkling, personvern og datakvalitet, sammenlignet med dagens systemer for skademelding.

Samtidig jobbes det med å tydeliggjøre kriteriene for arbeidsgivers varslingsplikt til Arbeidstilsynet og politiet etter arbeidsmiljøloven § 5-2.

Planer for 2020 og 2021

Sluttrapport fra konseptfasen av felles digital løsning ble levert i mai 2020. Rapporten skisserer tre alternative løsninger for felles digital innrapportering av yrkesskade. Det er i dag ingen som har hjemmel til å innhente og videreformidle det totale datasettet som kreves. Før prosjektet går videre til neste fase bør det derfor avklares hvilket departement som skal eie lovgrunnlaget for løsningen og dernest må eierskap til løsningen plasseres. Prosjektgruppen anbefaler derfor at det igangsettes et arbeid med å avklare eierskap, og at prosjektet videreføres i en planleggingsfase med ny felles digital innrapportering av yrkesskade, så snart dette er avklart.

Prosjektet har innledet dialog med departementene for å avklare hvor eierskapet bør ligge. Videre framdrift og mandat for prosjektet på grunnlag av rapporten er foreløpig ikke avklart.

Tiltak 92 **Arbeidstilsynet vil samarbeide med politiet om bedre varsling mellom politiets operasjonssentraler og Arbeidstilsynets regioner når alvorlige arbeidsulykker har inntruffet.**

Ansvar: Arbeidstilsynet

Kontaktperson Arbeidstilsynet: Marianne Elvsaas Nordtømme

Status våren 2020

Arbeidstilsynet har både nasjonale og lokale samarbeidsavtaler med politiet, og samarbeidet om varsling av alvorlige arbeidsulykker vurderes i det store og hele til å fungere godt. Samtidig erfarer Arbeidstilsynet tidvis at politiet ikke videreformidler varsel om alvorlige arbeidsulykker i trafikken, fordi de ikke oppfatter dette som arbeidsulykker. Det er foreløpig ikke tatt noe initiativ fra Arbeidstilsynet sin side til å gå i dialog med politiet om dette på nasjonalt nivå.

Planer for 2020 og 2021

Arbeidstilsynet skal videreutvikle samarbeidsavtalene med politiet, men framdrift for dette er foreløpig ikke avklart.

Tiltak 93 **Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvikle konkrete tiltak for å påvirke trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Roar Olsen og Anne Mette Bjerkan

Status våren 2020

På regionalt nivå har Statens vegvesen jobbet med trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter gjennom å holde foredrag i virksomheter der det utøves mye transportarbeid.

Fokuset i dette arbeidet har vært på å innlemme trafiksikkerhet som en viktig del av risikoanalysen. Som en del av dette utarbeider den enkelte virksomhet retningslinjer for reiser i arbeidstiden, med for eksempel fokus på fart, bruk av bilbelte og bruk av mobiltelefon. Videre har Statens vegvesen arbeidet med enkelte virksomheter for å gjøre trafiksikkerhet til en viktig del av virksomhetenes arbeid i arbeidsmiljøutvalgene (AMU). Statens vegvesen har også inngått et samarbeid med en bedriftshelsetjeneste i Innlandet for å følge opp trafiksikkerhetsarbeidet mot den enkelte virksomhet.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har på oppdrag fra Statens vegvesen utviklet en trinnvis tilnærming til arbeid med sikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter, kalt «*sikkerhetsstigen*». *Sikkerhetsstigen* er utviklet med utgangspunkt i godstransportbedrifter. Målsettingen med arbeidet er at virksomhetene skal bli sikkerhetssertifisert.

Planer for 2020 og 2021

Arbeidet med *sikkerhetsstigen* vil fortsette i 2020 og 2021, blant annet ved at Statens vegvesen vil se på muligheter for å bruke deler av *sikkerhetsstigen* og vurdere hvilke tiltak som er mulig å rette mot små virksomheter hvor det utføres mye transportarbeid. Tilnærmingen skal spesifiseres mot ulike segmenter av transportnæringen. Dette arbeidet bør i tillegg inkludere en vurdering/utredning av om tilnærmingen som ligger til grunn for *sikkerhetsstigen* også kan brukes innen andre deler av transportnæringen.

Det er behov for en mer systematisk og samordnet dataregistrering, både av forekomst av arbeidsrelaterte trafikkulykker og arbeidsrelaterte risikofaktorer. Dette fordi kunnskap om forekomst av arbeidsrelaterte trafikkulykker og årsaker er en forutsetning for forebygging. Et økt samarbeid mellom myndigheter og relevante aktører vil kunne bidra til en slik systematisk dataregistrering.

Tiltak 94 Statens vegvesen vil videreføre *Trygg Trailer*.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Hans-Petter Hoseth

Status våren 2020

Trygg Trailer ble sommeren 2017 et nasjonalt tiltak, og etter omorganiseringen av Statens vegvesen i 2020 er ansvaret lagt til Utekontrollavdelingen i Divisjon trafikant- og kjøretøy.

Trygg Trailer 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 informasjonsmaterieill på flere språk, som medlemsbedriftene distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåførere. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last.

Per februar 2020 er det 165 medlemsbedrifter.

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen vil fortsette å øke antall medlemsbedrifter og ser på muligheten for å utvide og videreutvikle *Trygg Trailer* til å omfatte andre tiltak som kan styrke trafiksikkerhetsarbeidet i medlemsbedriftene.

Tiltak 95 Statens vegvesen vil oppdatere og utvikle informasjonsbrosjyren *Truckers Guide*.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Hans-Petter Hoseth

Status våren 2020

Trucker`s Guide er en informasjonsbrosjyre som Statens vegvesen har gitt ut siden tidlig på 2000-tallet. I *Trucker`s Guide* finnes blant annet tips til kjøring på vinteren, informasjon om dekk og kjettinger og en del lover og bestemmelser som gjelder for å drive transport i Norge. *Trucker`s Guide* er oversatt til 9 ulike språk (engelsk, tysk, polsk, finsk, latvisk, russisk, rumensk, kroatisk og bulgarsk), og den er bygget opp slik at det samme står på omtrent samme plass på hvert språk. Guiden er blant annet brukt av utekontrollen i Statens vegvesen som et verktøy for å kommunisere med sjåførere som ikke forstår norsk eller engelsk.

Trucker`s Guide må revideres med jevne mellomrom. Det skilles mellom en liten og en full revisjon. En liten revisjon vil være små endringer på grunn av endringer i regelverk. Eksempelvis nye krav til vinterdekk. En full revisjon innebærer å se på hele guiden og vurdere om det er nytt stoff som skal inn eller gammelt som skal ut. Ved en full revisjon vil det også gjøres vurderinger i forhold til språk. Det ble gjennomført en full revisjon i 2019.

Planer for 2020 og 2021

Trucker`s Guide vil bli oppdatert høsten 2020 for å få inn nye krav til vinterdekk. Ytterligere oppdatering gjøres ved behov.

Tiltak 96 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende og blindsoner på store kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Svein Ringen

Status våren 2020

Temaanalysen er gjennomført. Ferdig rapport er datert september 2019¹².

Planer for 2020 og 2021

Resultatene fra rapporten vil bli lagt til grunn for det videre arbeidet med å begrense ulykker mellom gående/syklende og store kjøretøy. Dette er blant annet et viktig fokusområde for trafiksikkerhetsarbeidet i byområdene.

Rapporten skal også brukes som utgangspunkt og grunnlagsmateriale for tiltak 97.

¹² Temaanalyse: Blindsonerulykker – Dødsulykker med myke trafikanter i blindsoner til store kjøretøy 2005-2016 (Statens vegvesens rapporter nr 414 (sept. 2019))

Tiltak 97 Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående/syklende og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Klaus Ottersen

Status våren 2020

Det er foreløpig ikke utført noe arbeid knyttet til dette tiltaket.

Planer for 2020 og 2021

I løpet av 2020 vil det bli utarbeidet en informasjonsstrategi basert på undersøkelsen av blindsoneulykker (tiltak 96). Det legges opp til at informasjon kan sendes til eiere og sjåførere på tunge kjøretøy i 2021.

Informasjonen bør gå på risikoforståelse og atferd, samt inneholde tekniske krav til speilutrustning og aktuelt utstyr på markedet.

Tiltak 98 NLF vil videreføre trafikksikkerhetskampanjen *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.

Ansvar: NLF

Kontaktperson: Jens Olaf Rud

Status våren 2020

Venner på veien er en kampanje 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. Undervisningen foregår i to deler. Del 1 foregår i klasserom, mens del 2 foregår i skolegården.

I 2018 og 2019 gjennomførte henholdsvis 2 452 og 2 611 elever programmet. Per mars har 133 elever gjennomført programmet i 2020.

Venner på veien har nå blitt et begrep rundt om i hele Norge. Skole, kommuner, fylkeskommuner og offentlige etater henvender seg direkte til NLF for å få en gjennomgang av opplegget. Siden starten har 11 005 elever fått besøk av *Venner på veien*, fordelt på 221 skoler.

Planer for 2020 og 2021

For 2020 og 2021 vil programmet fortsette, spesielt rettet inn mot 1. og 2. klasser. Per juli 2020 er høsten 2020 i ferd med å bli fulltegnet. NLF vil starte arbeidet med å lage en besøksplan for 2021 medio september 2020.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.5 [Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper](#)

Tiltak 99 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileierforbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, arbeide med sikte på at det blir etablert frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Arvid Mytting

Status våren 2020

Tiltaket er ikke påbegynt.

Planer for 2020 og 2021

Det vil bli utarbeidet et utdanningsopplegg rettet mot bransjen, med hjemmel i vegtrafikklovens §29.

Tiltak 100 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving for taxisjåfører.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Christina Eriksen og Lars Inge Haslie

Status våren 2020

Samferdselsdepartementet har iverksatt et prosjekt som omhandler kompetansekrav til drosjesjåfører, jf. *Prop. 70 L (2018-2019) Endringer i yrkestransportlova*. Dette er formidlet til Statens vegvesen desember 2019 som følgende oppdrag:

- Utforme en førereksamen i tråd med Samferdselsdepartementets føringer.
- Utarbeide informasjon om dette på Statens vegvesens hjemmesider.
- Gjøre nødvendige forberedelser for at Statens vegvesen kan være godkjenningmyndighet for å vurdere yrkeskvalifikasjoner til borgere fra andre EØS-land.
- Vurdere lengden på prøven og om den kan være praktisk.

Planer for 2020 og 2021

Ny førereksamen vil bli iverksatt fra 1. november 2020.

7. Trafikksikre veger

Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.2 [Møteulykker og utforkjøringsulykker](#)

Tiltak 101 I planperioden 2018-2021 vil i størrelsesorden 192 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav om lag 76 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og om lag 116 km innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.

Ansvar: Statens vegvesen og Nye Veier AS

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Kontaktperson Nye Veier AS: Tone Strandli

Status våren 2020

Statens vegvesen

I 2018 og 2019 ble det åpnet til sammen 41,1 firefelts riksveg med finansiering innenfor Statens vegvesens budsjetter. Dette gjelder:

- E18 Bommestad – Sky i Vestfold og Telemark, 6,7 km (2018)
- Rv 509 Sømmevågen – Sola skole i Rogaland, 1,0 km (2018)
- Rv 110 Ørebekk – Simo i Viken, 1,3 km (2019)
- E16 Sandvika – Wøyen i Viken, 3,5 km (2019)
- Rv 13 Ryfast (gjelder Ryfylketunnelen) i Rogaland, 14,5 km (2019)
- E6 Jaktøya – Sentervegen i Trøndelag, 8,2 km (2019)
- Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Nordland, 5,4 km (2019)
- E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika i Troms og Finnmark, 0,5 km (2019)

Nye Veier

I 2019 ble tre strekninger med firefelts riksveg med midtdeler åpnet for trafikk innenfor Nye Veier sin prosjektportefølje. Totalt gjelder dette 50,6 km, fordelt på følgende strekninger:

- E18 Tvedestrand-Arendal i Agder, 22,1km.
- E6 Kolomoen-Kåterud på Innlandet, 12km. Strekningen er en delåpning av E6 Kolomoen-Moelv.
- E18 Rugtvedt-Dørdal i Vestfold og Telemark, 16,5km.

Samlet resultat halvveis i planperioden er at Statens vegvesen og Nye Veier har åpnet 91,7 km ny firefelts veg, hvilket er 48 prosent av målsettingen for fireårsperioden.

Planer for 2020 og 2021

Statens vegvesen

I statsbudsjettet for 2020 er det lagt til grunn at følgende strekninger med firefelts veg skal åpnes for trafikk i 2020:

- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- Rv 13 Ryfast (gjelder Hundvågtunnelen) i Rogaland
- E18 Varoddbrua i Agder

- E134 Damåsen – Saggrenda i Viken (firefelts veg på hoveddelen av prosjektet)
- Rv 3/rv 25 Løten – Elverum i Innlandet (OPS-prosjekt – delvis firefelts veg)

Til sammen vil disse prosjektene gi om lag 35 km ny firefelts veg.

Nye Veier

Ved utgangen av 2020 vil Nye Veier ha åpnet resterende delstrekninger på E6 Kolomoen- Moelv på Innlandet for trafikk. Dette gjelder:

- E6 Kåterud - Brumunddal, ca. 19km (sommeren 2020).
- Brumunddal - Moelv, ca. 11km (desember 2020).

I desember 2021 er det planlagt åpning av strekninger på prosjekt E39 Mandal øst - Mandal by. Dette gjelder blant annet 7 km firefelts motorveg på E39 mellom Mandal øst (Døle bro) og Mandalskrysset (ved Lindland). Prosjektet er en del av ny E39 fra Kristiansand til Ålgård, som inngår i Nye Veier sin prosjektportefølje.

Tiltak 102 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 bygge midtrekkverk på om lag 40 km to- og trefelths riksveg.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

I 2018 ble 8,1 km to- og trefelths riksveg med midtrekkverk åpnet for trafikk. Dette gjelder prosjektene:

- Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark (3,6 km)
- E6 Vassmarka – Ronglan i Trøndelag (4,5 km)

Det ble ikke åpnet nye strekninger med midtrekkverk på to- og trefelths veg i 2019.

Halvveis i planperioden er det dermed kun åpnet 8,1 km to- og trefelths veg med midtrekkverk, hvilket er 20 prosent av målsettingen for fireårsperioden.

Planer for 2020 og 2021

I statsbudsjettet for 2020 er det lagt til grunn at følgende riksvegstrekninger med midtrekkverk på to- og trefelths veg skal åpnes for trafikk i 2020:

- E134 Mjøndalen – Langebru i Viken (7,0 km)
- E134 Damåsen – Saggrenda i Viken (to-/tre felt med midtrekkverk på 1,5 km)
- Rv 3/rv 25 Løten – Elverum i Innlandet (OPS-prosjekt, to-/tre felt med midtrekkverk på 10,5 km)

Nye Veier planlegger åpning av strekninger på prosjektet E39 Mandal øst – Mandal by i desember 2021 (jf. tiltak 101). Det gjelder blant annet ca. 4 km ny tilfartsveg fra Mandalskrysset til Ime, som vil bli bygd som tofelths veg med midtdeler. Det er imidlertid sannsynlig at dette vil være fylkesveg.

Tiltak 103 Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekningen reasfalteres.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

Opplysninger om antall km riksveg der det etableres forsterket midtoppmerking hentes fra Statens vegvesen sin årsrapportering. I 2018 og 2019 ble det etablert forsterket midtoppmerking på til sammen om lag 330 km riksveg (om lag 165 km hvert av årene). Vi regner at det per 1/1-2020 er i overkant av 2000 km riksveg med forsterket midtoppmerking.

Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skulle være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense ≥ 70 km/t, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklistene er tilstrekkelig ivaretatt. En gjennomgang viser at det ved utgangen av 2019 manglet forsterket midtoppmerking på mellom 200 og 300 km riksveg der kriteriene er oppfylt. Avviket skyldes først og fremst at forsterket midtoppmerking på eksisterende veger etableres i forbindelse med reasfaltering, hvilket betyr at tidspunktet for etablering styres av dekkeleggingsprogrammet.

Planer for 2020 og 2021

Riksveger som tilfredsstill kriteriene for etablering av forsterket midtoppmerking vil få dette neste gang det legges asfalt på strekningen.

Tiltak 104 Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og 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.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

To viktige kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking er at fartsgrensen skal være ≥ 70 km/t og at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter (jf. tiltak 103). Vinteren/våren 2019 gjorde Statens vegvesen et uttak fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), som viste hvilke fylkesveg-strekninger som oppfylte disse kriteriene. Det ble laget fylkesvise lister med tilhørende kartframstilling som viste strekningene, og disse ble sendt til fylkeskommunene. Uttaket viste at mellom 850 og 900 km av fylkesvegnettet har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert bredde $\geq 7,5$ meter.

Strekningene på de fylkesvise listene vil i utgangspunktet være egnet for etablering av forsterket midtoppmerking, forutsatt at hensynet til fotgjengere og syklistene er tilstrekkelig ivarettatt¹³. Tiltaksformuleringen innebærer at strekninger på det fylkeskommunale vegnettet som tilfredsstillende kriteriene, både når det gjelder fartsgrense, asfaltert bredde og hensynet til gående og syklende, skal få forsterket midtoppmerking når de blir reasfaltert.

Fylkeskommunene har meldt at de i 2018 og 2019 har etablert forsterket midtoppmerking på til sammen 110,6 km fylkesveg (82,2 km i 2018 og 28,4 km i 2019). Det er stor forskjell mellom fylkene. I Møre og Romsdal, Nordland og Troms og Finnmark er det ikke etablert forsterket midtoppmerking på fylkesveger, hverken i 2018 eller 2019, og i Viken er det kun etablert forsterket midtoppmerking på 2,6 km. Det kan imidlertid være mange grunner til at enkelte fylker ikke har etablert forsterket midtoppmerking på fylkesveger i 2018 og 2019, blant annet at det ikke er lagt ny asfalt på strekninger som oppfyller kriteriene for forsterket midtoppmerking.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 105 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

Den såkalte «*minstestandarden*» innebærer at gjeldende krav er oppfylt når det gjelder utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekkeverk. Ambisjonen om at det skal gjennomføres tiltak som gir «*minstestandard*» på 1500 km riksveg er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023.

Oversikt over antall km der det er gjennomført tiltak i samsvar med «*minstestandarden*» følger av Statens vegvesen sin årsrapportering. I 2018 og 2019 er det gjennomført nødvendige tiltak på til sammen 213 km av riksvegnettet (74 km i 2018 og 139 km i 2019). Dette omfatter både nye veganlegg og veger der utbedring har skjedd etter trafiksikkerhetsinspeksjon. Det er i disse to årene også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere til sammen 66 km.

Dersom vi skal nå ambisjonen i Statens vegvesen sitt handlingsprogram må det i de fire resterende årene 2020-2023 i gjennomsnitt utbedres til «*minstestandard*» på 322 km per år. Det er med andre ord nødvendig med en solid opptrapping sammenliknet med innsatsen de to foregående årene.

¹³ Statens vegvesen sine kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking på eksisterende veg med hensyn til gående og syklende er at potensialet for antall gående og syklende i et normaldøgn ikke skal overstige 50 og at strekningen ikke skal være skoleveg.

Planer for 2020 og 2021

Tiltaket har horisont fram til 2023, dvs. to år etter at planperioden for tiltaksplanen er avsluttet. De årlige bevilgninger vil være avgjørende for hvor stor del av tiltaket som kan bli gjennomført.

Tiltak 106 Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP mht. utforkjøring.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

Minstestandarden mht. utforkjøring er beskrevet under tiltak 105.

I fireårsperioden 2016-2019 ble 58 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker drept eller hardt skadd på fylkesveger, mens 25 prosent ble drept eller hardt skadd på riksveger. Alvorlige utforkjøringsulykker er således en atskillig større utfordring på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet.

Fylkeskommunene har meldt at de i 2018 og 2019 har gjennomført nødvendige tiltak for å oppnå minstestandarden med hensyn til utforkjøring på til sammen 244,6 km fylkesveg (114,2 km i 2018 og 130,4 km i 2019). Det er stor forskjell mellom fylkene. I Troms og Finnmark og i Møre og Romsdal er det ikke gjennomført tiltak, hverken i 2018 eller 2019. I andre deler av landet er det meldt om god innsats med hensyn til gjennomføring av tiltak som gir *minstestandard*. Imidlertid er det gjennomgående betydelig usikkerhet knyttet til rapporteringen.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 107 Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Trude Schistad

Status våren 2020

En gjennomgang av riksvegulykkene i Region øst viste at det var mange utforkjøringsulykker på motorvegnettet. For eksempel ble det på E6 Oslo – Svinesund registrert 166 personskadeulykker ved utforkjøringer i perioden 2006-2010, med 6 drepte og 16 alvorlig skadde. Det er høy trafikk på strekningen og risikoen for den enkelte trafikant er lav, men på grunn av omfanget var det ønskelig å se nærmere på problemet med utgangspunkt i E6 Oslo – Svinesund.

Ressursavdelingen ved Statens vegvesen Region øst har laget et forprosjekt, og hatt en gjennomgang av de alvorligste ulykkene på denne strekningen.

En ny analyse av ulykkene i Region øst (2011-2016), viser at utforkjøringsulykkene på strekningen er redusert med ca. 30 prosent. Situasjonen er nå mindre alvorlig enn det som var utgangspunktet.

Planer for 2020 og 2021

Selv om det er en positiv utvikling i antallet utforkjøringsulykker på E6 Oslo - Svinesund, er problemstillingen likevel fortsatt relevant. Analysen vil derfor bli utvidet til å omfatte motorvegnettet generelt.

Tiltak 108 **Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.**

Ansvar: Trafikksikkerhetsforeningen

Kontaktperson: Geirr Tangstad-Holdal

Status våren 2020

En kompetanse- og utdanningsgruppe har, i nært samarbeid med flere aktører, jobbet fram fire moduler i grunnkurspakken for montering av veg- og brurekkverk. Dette er: Modul 1 felles (rekkverksnormalen), Modul 2 Stål vei- og brurekkverk, Modul 3 Betong vei- og brurekkverk og Modul 4 for prosjekterende og byggherre.

Det har vært arrangert to ordinære kurs våren 2020, i tillegg til online-kurs over to dager med fire kursmoduler. Per juni 2020 har 125 personer gjennomført grunnkurset, med påfølgende skriftlig multiple choice test.

Planer for 2020 og 2021

Det vil bli avholdt et onlinekurs/webinar høsten 2020, med oppdatering fra den nye rekkverksnormalen så fort den er godkjent. I tillegg blir det tilbud om ett eller flere onlinekurs høsten 2020.

Det første ordinære kurset i 2021 arrangeres 3. februar. I tillegg vil det bli tilbud om bedriftsinterne kurs og onlinekurs.

Trafikksikkerhetsforeningen ønsker at det på sikt stilles krav til kompetanse i anbudsutlysninger.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.3 [Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger](#)

Tiltak 109 Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften og de resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter vil i hovedsak være ferdig utbedret innen 2022/2023.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Corinne Chiodini

Status våren 2020

Målet for utbedring av tunneler på TEN-T vegnettet¹⁴ blir ikke nådd. Det skyldes i hovedsak at forfall må utbedres samtidig som tunnelene blir oppgradert i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften¹⁵.

Utbedring av øvrige riksvegtunneler er utsatt til etter 2023.

Planer for 2020 og 2021

Det vil fortsatt pågå utbedring av tunneler på TEN-T vegnettet i 2020 og 2021.

Tiltak 110 Statens vegvesen vil evaluere oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Yngvild Munch-Olsen

Status våren 2020

Det er vedtatt nye retningslinjer til forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften). Retningslinjene var gjeldende fra 1. april 2019.

Det er ikke gjennomført en egen evaluering av oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften, men det er utarbeidet et statusnotat om oppfølgingen. Notatet viser at kravene er fulgt opp.

Planer for 2020 og 2021

EU har vedtatt et revidert veginfrastrukturdirektiv, og Statens vegvesen har nå utarbeidet utkast til endringer i forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften).

¹⁴ TEN-T = Trans European Network - Transport. I Norge utgjør TEN-T vegnettet om lag halvparten av riksvegnettet (E6, E18, E39, E16 (Bergen–Sandvika), E134 fra Drammen til kryss med E6 ved Vassum, E14, E12, E10 (Riksgrensen–x E6), E75 (Riksgrensen–kryss med E6) og E105).

¹⁵ Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften)

Tiltak 111 Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 skiltmyndighetskontroller av arbeidsvarsling per region.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktpersoner: Odd Anders Magnussen

Status våren 2020

Det foreligger ikke en samlet oversikt over nøyaktig antall utførte kontroller fordelt på de enkelte regioner. Men i 2018 lå resultatet på omtrentlig det som var målet. I 2019 var det totale antallet godt over målet, inklusive inspeksjoner av midlertidige fartsgrenser.

Planer for 2020 og 2021

Det jobbes med å etablere nye og effektive rutiner for kontroller i ny organisasjon, blant annet gjennom digitalisering.

Tiltak 112 Statens vegvesen vil utarbeide en erfaringsrapport, med en beskrivelse av ulike tiltak etaten har gjennomført for å forhindre påkjørsel av vilt, og de erfaringene som er gjort.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Henrik Wildenschild

Status våren 2020

Det er 3 pågående FoU-prosjekter i Nord-Norge, hvor det er testet ulike løsninger for å redusere antallet elgpåkjørsler. Det er også 2 andre prosjekter, på Østlandet og Vestlandet.

- På 4 strekninger i Nord-Norge er det testet et system utviklet av Statens vegvesen kalt «interaktiv viltvarsling». Den lokale viltnemda aktiverer gulblink på permanente elgfareskilt via SMS. Foreløpige resultater etter 2 års drift viser en nedgang på 37,5 prosent i antallet elgpåkjørsler.
- 13 kommuner i Troms har hver fått utlevert 2-4 underskilt (tekst: stor elgfare) med påmontert gulblink. Utstyret betales av Statens vegvesen. Den lokale viltnemda setter ut skiltene ved behov. Dette har pågått i over 2 år. Tilbakemeldingene fra viltnemda er at dette fungerer meget bra og at de nesten ikke opplever påkjørsler der skiltene med gulblink er plassert.
- På 3 strekninger testes det hvorvidt blå reflekser på stolper hver 50. meter på begge sider av vegen kan varsle eller skremme elgene når det kommer trafikk. Prosjektet har pågått i 3,5 år og foreløpige resultater viser en nedgang i antallet påkjørsler på ca. 20 prosent.
- I Østerdalen er det satt opp 50 fargede elggevir. Dette er egentlig landskapskunst, men det antas også å gi sjåførene en ekstra påminnelse om stor elgfare.
- Det er satt opp dynamiske skilt med gulblink i Østerdalen (for elg) og på Vestlandet (hjort).

Planer for 2020 og 2021

Alle de ovennevnte prosjektene skal evalueres. Forberedelser til evalueringen starter høsten 2020, og det er planer om å engasjere en forskningsinstitusjon/firma som kan bistå i analysen. Slike analyser er relativt kompliserte. Det skal også tas hensyn til endring i bestand, snømengder og tid på vinteren det kom mye snø, samt endring i trekkruiter og beiteområder på grunn av arealbruksendringer.

Selve evalueringen vil bli gjennomført i 2021 og det vil bli utarbeidet en erfaringsrapport som dokumenterer resultatene. Ved å vente til slutten av planperioden får vi samlet inn så lange dataserier som mulig og dermed mer pålitelige resultater.

8. Intelligente transportsystemer (ITS)

Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.2 [Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte \(selvkjørende\) kjøretøy](#)

Tiltak 113 Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene for effektiv håndtering av hendelser på vegnettet (VTS 2020).

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Christian Røkke

Status våren 2020

Aktiviteter i VTS 2020 er slutført (ROS-analyse, HB R311 trafikkstyring) unntatt systemutviklingsprosjektet HBT (Hendelsesbasert toppsystem). Utviklingen av HBT går som planlagt og første versjon av løsningen kan betraktes som 2/3 ferdig funksjonelt.

Uavhengig av VTS 2020 er det satt i gang en rekke tiltak for samordning og effektivisering av VTS-tjenesten.

Planer for 2020 og 2021

Første versjon av HBT skal være klar for pilotering på 2 VTS'er i desember 2020. Ferdigstillelse og utrulling på alle VTS'er innen juni 2021.

Forutsatt finansiering vil utvikling av neste versjon av HBT (med trafikkstyring) påbegynnes i 2021.

Prosess for samordning og effektivisering av VTS-tjenesten fortsetter.

Tiltak 114 Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Martin Andreas Fredriksen

Status våren 2020

I Statens vegvesens ITS program gjennomføres nå følgende ITS piloter relatert til trafiksikkerhet:

Informasjon til trafikant på E6 Patterød

- Varsling til trafikanter om kødannelse som skaper trafikkfarlige situasjoner med fare for påkjørsler bakfra i høy hastighet på avkjøringsrampe fra motorvegen ved Patterødkrysset. I tillegg testes varsling av kjøring mot kjøreretningen.
- ITS G5 stasjoner for kommunikasjon mellom vegkantutstyr og testmonterte sender/mottakere i testkjøretøy.

Trafikkstyring ved simulering (AimSUN)

- Støtte VTS for valg av trafikkikkert vegnett for omdirigering av trafikk ved hendelser i trafikken og varsling til trafikanter om utsettelse av reiser inntil vegen åpner igjen.
- AimSUN simuleringsmodell.

Tunnelsikkerhet E16 Arnanipatunnelen

- Klassifisering og oversikt over kjøretøy i tunnel for informasjon til VTS og nødeter ved brann eller alvorlige hendelser i sanntid uten innsamling av persondata.
- Maskinlæring av magnetsensorsystem.

Smart kontrollstasjon på E134 Marstein/E39 og E16 Åsane

- Automatisert utvelgelse og styring av risikokjøretøy til kontroll for å øke treffprosent på kontrollvirksomheten. Dette er satt i produksjon ved Bergen trafikkstasjon i Åsane.
- ANPR kamera for avlesning av registreringsnummer og merking av farlig last (ADR), vektslynger (WIM), DSRC, akustisk piggdekk-/kjettingsensor, termokamera (VHD), oppslag mot risikoklassifiseringslister og trafikkstyring med LED variable skilt.

Digital trafikkstyring (GeoSUM)

- Teste bruk av Geofence soner i forbindelse med redusert fartsgrense ved skoler.
- Ettermontering av utstyr tilsvarende ISA i bil som får informasjon om soner fra Geofence og test med nye testbiler fra Volvo hvor bilen selv tilpasser hastighet.

Deteksjon og varsling av hendelser på E8 (Borealis)

- Deteksjon og varsling av hendelser på kritiske vegstrekninger (stopp i bakke).
- Sensorteknologi som utprøves i denne piloten: Lidar, magnetsensor, videokamera, optisk fiber, friksjonsmåling og værstasjon.

Tilrettelegging for selvkjøring STOR

- Teste ut muligheter for eliminering av menneskelig feil ved bruk av selvkjørende busser. Test av deteksjon av sykkel i blindsoner (avsluttet og kjøres videre i et EU-prosjekt). Pilot med selvrappotering med mobilapp fra sykklister på farlige geografiske områder (satt på vent i forbindelse med omorganiseringen i Statens vegvesen).
- Selvkjørende busser og data fra lokal sensorikk. Vurdering av 3D- og termokamera for identifikasjon, bevegelsesprediksjon og varsling for sykklister.

Tilrettelegging for selvkjøring Kongsberg

- Mer målrettede drifts- og vedlikeholdstiltak som potensielt kan gi bedre trafikkikkerhet for myke trafikanter.
- Små selvkjørende vedlikeholdskjøretøyer.

Dataplattform SAGA

- Tilby plattform for utveksling av trafikkikkerhetsmeldinger (SRTI).

Planer for 2020 og 2021

I tillegg til ferdigstillelse, eventuelt videreføring av eksisterende piloter er det også planlagt oppstart av nye piloter:

Skredvarsling

- Deteksjon og varsling av skred for vegstengning og omkjøringsalternativer.

- Sammenhengen mellom målinger av foto fra drone, Doppler radar, satellittdata og IR deteksjon lyd.

Digitale fjelloverganger

- Monitorering av reisetid, beslutningssystem for vegstengninger og behov for vedlikehold av vinterveg.
- Værstasjoner, tellepunkter, selvrapporing fra kjøretøy med påmontert utstyr, maskinlæring for prediksjon, knytning mot dataplattform og oppetid på veg.

Tilrettelegging for automatiserte transport:

- Tilrettelegging for sikre og effektive vegstrekninger for næringstransport.
- TruckTrain demo platooning med selvrapporing fra tunge kjøretøy med påmontert utstyr på E6 mellom Saltfjellet og Narvik.

Selvrapporing fra tunge kjøretøy

- Automatisert utvelgelse av risikokjøretøy til kontroll for å øke treffprosent på kontrollvirksomheten.
- Kommunikasjon med baksystem til tungbilprodusent der Statens vegvesen inngår avtale med firma som ønsker å dele data.

Tiltak 115 Statens vegvesen vil bidra i det internasjonale regelverksarbeidet og arbeide for at trafikksikkerheten ivaretas i regelverket knyttet til automatiserte kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Stein-Helge Mundal (tekniske krav) og Thomas Tangvik Magnussen (trafikkregler)

Status våren 2020

Under organisasjonen *The United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE) i divisjon for *Sustainable Transport* er Norge med på to avtaler sammen med 55 andre land, også utenfor Europa. Forslag til reguleringer av kjøretøytekniske krav avstemmes og vedtas i *World Forum for the harmonization of vehicle regulations* (WP29). Utvikling av regelverk for automatiserte kjøretøy foregår i ekspertgruppen *Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles* (GRVA). Forslag til regulering av første steg (Automatiseringsnivå 3) er det planlagt å legge fram til avstemming i WP29 i juni. I første omgang gjelder kravene for M1 (personbiler), på veger opptil 60 km/t uten fotgjengere, syklistere og kryssende trafikk.

Harmoniserte trafikkregler reguleres av *Wien konvensjonen om vegtrafikk*. Dette er en internasjonal traktat som gir regler om internasjonal vegtrafikk for å ivareta trafikksikkerhet gjennom standardiserte trafikkregler. Konvensjonen forvaltes av *Global Forum for Road Traffic Safety* (UNECE/WP1). Statens vegvesen deltar på møter i UNECE/WP1 sammen med Samferdselsdepartementet.

Et grunnleggende krav i *Wien konvensjonen* er at ethvert kjøretøy som er i bevegelse skal ha en sjåfør (som er en person), og sjåføren skal alltid ha full kontroll over kjøretøyet. Denne bestemmelsen har vært ansett som et hinder for automatisert kjøring. Det har imidlertid blitt fastslått at det er tillatt med testing av automatisert kjøring etter nasjonale regler. UNECE/WP 1 har nedsatt en

ekspertgruppe for automatisert kjøring, som har utarbeidet *Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic*.

Planer for 2020 og 2021

GRVA jobber videre med utvidelse av krav og valideringsmetoder som kan gjelde for flere kategorier av kjøretøy, vegtyper og hastighetsområde.

UNECE/WP1 skal komme med forslag til hvordan automatisert kjøring kan innføres på en trafikksikker måte. De skal vurdere nødvendige endringer i konvensjonen, eventuelt om det må lages en ny konvensjon for automatisert kjøring. Dette skal diskuteres på neste møte som er i september 2020.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.3 [Kjøretøyteknologi](#)

Tiltak 116 I samsvar med *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet*, vil Statens vegvesen bidra til å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter av avgiftspolitikken.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Arild Ragnøy, Stein-Helge Mundal og Sigve Aasebø

Status våren 2020

I Granavolden-plattformen står det at «Regjeringen vil starte arbeidet med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025.»

En elektrifisering av bilparken bidrar i dag ikke i tilstrekkelig grad til avgiftsprovenyet, og avgiftssystemet må derfor legges vesentlig om.

Våren 2019 ble det oppnevnt en interdepartemental arbeidsgruppe ledet av Finansdepartementet, som fikk i oppdrag å utarbeide et faglig grunnlag for regjeringens arbeid med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025. Innledningsvis i arbeidet ble ulike høringsinstanser bedt om innspill til hvilke temaer som bør behandles i en bred utredning om bærekraftige bilavgifter etter 2025. Her defineres avgifter på både eie, bruk og kjøp av personbiler.

I tillegg til klima- og miljøaspekter er trafikksikkerhet ett av de temaene som dette arbeidet ble foreslått å inneholde.

Samferdselsdepartementet etterspurte i den sammenheng vurderinger fra Statens vegvesen om hvorledes trafikksikkerhetsaspektet i et nytt avgiftssystem kan ivaretas (forutsatt salg av nullutslippskjøretøyer).

Statens vegvesen besvarte oppdraget i desember 2019. Svaret ga en gjennomgang av ulike komponenter/egenskaper ved kjøretøyene som kan påvirkes gjennom avgiftssystemer, og som er av betydning for trafikksikkerheten.

Følgende ble trukket fram:

- Vekt (påvirker utfallet av ulykker)
- Teknologinivå (førerstøttesystemer med dokumentert trafikksikkerhetseffekt)

- Kompatibilitet (kollisjonssikkerhet og aggressivitet)

Et annet viktig aspekt er mulighetene til å identifisere hvilke trafiksikkerhetsfremmende komponenter et kjøretøy har. Slike opplysninger må foreligge ved registrering av kjøretøyet som grunnlag for beregning av spesifikke engangsavgifter eller også for beregning av en kilometer-avhengig avgift i et vegprisingssystem. Per i dag foreligger ikke disse opplysningene som en del av registreringspapirene for det enkelte kjøretøy. Imidlertid arbeider EU med forslag om obligatorisk registrering av slike opplysninger etter 2025.

Planer for 2020 og 2021

For å kunne stimulere til valg eller bruk av mest mulig trafiksikre kjøretøyer i framtiden er det avgjørende viktig at kunnskapen rundt trafiksikkerhetseffekt og kjøretøyers egenskaper følges opp og videreutvikles. Med dagens høye nivå og hurtige tempo i utvikling av kjøretøyer er det derfor en forutsetning at Statens vegvesen har anledning til å følge utviklingen nøye gjennom eget arbeid og/eller gjennom muligheten til å finansiere slik aktivitet. Spesielt vil det være viktig å følge trafiksikkerhetsutviklingen i sammenheng med drivlinjer (elektrisk tradisjonell motor), utstyr i kjøretøyer og annet utstyr som kan påvirke trafiksikkerheten.

9. Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.2 [Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner](#)

Tiltak 117 Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan føringene i *Barnas Transportplan* kan følges opp på regionalt og lokalt nivå.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Miriam Kvanvik og Harald Heieraas

Status våren 2020

Barnas transportplan inngår som et eget kapittel i *Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029*. Trygg Trafikk har i flere ulike sammenhenger formidlet trafiksikkerhetsrelaterte føringene i *Barnas transportplan* til fylker og kommuner. Føringene legger blant annet premissene for strukturen til «eksempelplanen» for en kommunal trafiksikkerhetsplan, som er sendt til alle kommuner som skal utarbeide eller rullere sin trafiksikkerhetsplan. *Barnas transportplan* er i innledningen beskrevet som en av de nasjonale føringene som kommunene bør vie ekstra oppmerksomhet.

Trygg Trafikk har informert om *Barnas transportplan* i flere fylker, blant annet i forbindelse med innspill til regionale planer og i møter i fylkenes trafiksikkerhetsutvalg. Føringene i *Barnas transportplan* er også godt integrert i Trygg Trafikk sitt eget planverk og årsrapporter, som er distribuert til organisasjonens medlemmer, samt omtalt i mediesammenhenger.

Planer for 2020 og 2021

Stortinget har besluttet å videreføre *Barnas transportplan* i neste NTP-periode. Høsten 2019 bidro Trygg Trafikk, Statens vegvesen og en rekke andre aktører med innspill og presentasjoner på et faglig seminar i regi av Samferdselsdepartementet.

Trygg Trafikk vil utarbeide et grundig innspill til stortingsmeldingen om NTP 2022-2033, som skal legges fram for Stortinget våren 2021, og vil her også ha fokus på saker innen fylkeskommunalt- og kommunalt ansvarsområde.

Tiltak 118 Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/ Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafiksikkerhet for barn og unge.

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Tiltaket er gjennomført av Kristiansand, Bærum og Trondheim kommuner, men ikke av Tromsø, Stavanger og Bergen kommuner. Bergen kommune anmerker at tiltaket ligger på politisk nivå.

Oslo kommune har ikke gitt tilbakemelding om hvor vidt tiltaket er gjennomført.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 119 Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* og andre relevante medvirkningsarenaer til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

Troms og Finnmark og tidligere Østfold fylkeskommune har meldt at de ikke har gjennomført tiltaket. Videre er det ikke gitt svar fra Innlandet. Alle de øvrige fylkeskommunene har gjennomført tiltaket.

Ett eksempel er fra tidligere Akershus fylkeskommune, der fylkesselevrådet ble utfordret til å komme med konkrete innspill til tiltaksplanen for trafikksikkerhet etter at arbeidet med trafikksikkerhet hadde blitt presentert på deres møte.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 120 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere *Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner*.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Harald Heierås og Anders Havdal

Kontaktperson fylkeskommunene: Bjørn Ivar Vasaasen (Innlandet)

Status våren 2020

Det er opprettet en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Innlandet fylkeskommune, Bærum kommune og Gran kommune. Oppstartsmøte ble avholdt januar 2020. Arbeidet har midlertidig stoppet opp som følge av koronapandemien.

Det er besluttet at revidert veileder ikke skal inngå i Statens vegvesen sin håndbokserie, men at det skal være et felles dokument fra aktørene som inngår i arbeidsgruppa.

Planer for 2020 og 2021

Arbeidet vil bli slutført innen utgangen av 2021.

Tiltak 121 Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafiksikkerhetsplaner.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Status våren 2020

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket.

Mange av fylkeskommunene har satt som krav for sine tilskuddsordninger at kommunen må ha en godkjent trafiksikkerhetsplan for å få tilskudd. Dette blir da et insentiv for kommunene til å ha oppdaterte planer, og på den måten prioritere trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen.

I dokumentet *Trafiksikkerhetsutviklingen 2019* er det redegjort for utviklingen i antall kommuner med gyldig trafiksikkerhetsplan. Per april 2020 gjaldt dette 196 av landets 356 kommuner.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 122 Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafiksikkerhetsarbeidet.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Status våren 2020

Fylkeskommunalt trafiksikkerhetsforum ble etablert høsten 2018. Det er foreløpig avholdt to møter, november 2018 og november 2019. Tanken har vært å samle samferdselssjefer og sentrale medarbeidere innenfor trafiksikkerhet fra alle fylkeskommunene, i tillegg til deltakelse fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk. På de to første møtene har det dessverre vært manglende deltakelse fra flere av fylkeskommunene. I tillegg har det vært liten deltakelse fra samferdselssjefene. Møtene har likevel vært en god arena for informasjonsutveksling og interne diskusjoner om det fylkeskommunale trafiksikkerhetsarbeidet. Mange av FTU-sekretærene sitter mye alene i sitt arbeid, og *Fylkeskommunalt trafiksikkerhetsforum* har dekket et behov for erfaringsutveksling. Forumet har også vært et godt møtepunkt med tanke på å tydeliggjøre og sette fokus på de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*.

Planer for 2020 og 2021

Det utvidede faglige ansvaret som fylkeskommunene er gitt gjennom *Regionreformen* innebærer at det blir enda viktigere å koordinere fylkeskommunenes innsats. *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* bør videreutvikles for å møte dette behovet.

Det legges til grunn at neste møte avholdes høsten 2020.

Tiltak 123 Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

De fleste fylkeskommunene løfter fram fylkets trafikksikkerhetsutvalg som det aller viktigste møteforumet for trafikksikkerhetsarbeidet på dette nivået. Mange av fylkeskommunene arrangerer også årlige trafikksikkerhetskonferanser.

Blant storbykommunene har hverken Kristiansand, Trondheim eller Oslo gitt tilbakemelding om hvor vidt tiltaket er gjennomført. Blant de øvrige kommunene er det ulike rutiner for samarbeid:

- *Bærum kommune* har halvårige møter med Trafikksikkerhetsseksjonen hos Statens vegvesen, Region øst, samt gjennomføring av diverse kampanjer i samarbeid med Syklistenes Landsforening.
- *Tromsø kommune* jobber aktivt mot skole og foreldreutvalg ved de ulike skolene.
- *Stavanger kommune* deltar i en samarbeidsgruppe for trafikksikkerhet, bestående av representanter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, kommunen, Stavanger parkering og politiet, som har månedlige møter. I tillegg er det samarbeid om utarbeidelse av kommunens trafikksikkerhetsplan.
- *Bergen kommune* deltar i Trafikksikkerhetsgruppa til *Miljøløftet*, og samarbeider også med fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet når det gjelder kartlegging innenfor de ulike skolekretsene. I tillegg er det et samarbeid om utarbeidelse av kommunens trafikksikkerhetsplan.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 124 Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafiksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Alle fylkeskommunene har enten egne handlingsplaner for trafiksikkerhet, eller har tatt trafiksikkerhetsarbeidet inn som en del av den regionale transportplanen. I tillegg har mange av fylkene egne tiltaksplaner for de trafikantrettede tiltakene som er forankret i fylkets trafiksikkerhetsutvalg.

Alle storbykommunene har og/eller er inne i en prosess med utarbeidelse av kommunal trafiksikkerhetsplan.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 125 Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafiksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafiksikkerhet.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Lise Ådlandsvik Dobbe, Viken

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Status våren 2020

Fylkeskommunene melder at i de fylkene dette gjelder er trafiksikkerhet tatt med som tema inn i arbeidet med bymiljøavtalene/byvekstavtalene. I flere av fylkene er trafiksikkerhet et eget programområde som har egne midler.

Blant storbykommunene er det kun fire av syv kommuner som har meldt inn status for tiltaket. Bærum kommune stiller nå krav til separat løsning for gående og syklende på hovedsykkelvegnettet. I Tromsø kommune benyttes Tiltaksplan for kommunen i alle plannivå og er førende for trafiksikkerhetstiltak. I Stavanger kommune er trafiksikkerhet tema i alle reguleringsplaner. Bergen kommune bidrar aktivt i planuttalelser og har også egne møter med planleggere. Det planlegges også tett oppfølging av bybaneutbyggingen for å sikre gode trafikale løsninger på det kommunale vegnettet rundt banen.

Planer for 2020 og 2021

Det foreligger ingen oppsummering av fylkeskommunenes og storbykommunenes samlede planlagte innsats for 2020 og 2021.

Tiltak 126 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Harald Heieraas

Status våren 2020

Godkjenningsordningen *Trafikksikre kommuner* har generert stor aktivitet i mange kommuner. Nissedal og Sortland ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per desember 2019 var det 118 godkjente kommuner, men på grunn av at flere små godkjente kommuner har slått seg sammen med større, ikke-godkjente kommuner, har vi «mistet» noen ved inngangen til 2020. Det er per april 2020 totalt 107 godkjente kommuner og en godkjent bydel (i Oslo). Det er nå godkjente kommuner/bydeler i 10 av 11 fylker. Kommuner som har vært godkjent over en periode på 3 år får tilbud om en regodkjenning. Så langt har alle kommuner ønsket å la seg regodkjenne som *Trafikksikker kommune* for 3 nye år. Per 1. april 2020 er det totalt 21 regodkjente kommuner (som inngår i det totale antall godkjente på 107). Det vises til nærmere omtale i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019*, der det i vedlegg 3 er gitt en oversikt over hvilke kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*.

Planer for 2020 og 2021

Som en del av regodkjenningen, må alle kommunene gjennom en spørreundersøkelse blant ansatte i utvalgte sektorer i kommunen. Spørreundersøkelsen er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt og resultatene vil danne grunnlag for en evaluering av godkjenningsordningen. Evalueringen vil trolig være klar første halvår 2021.

Trygg Trafikk vil samarbeide med fylkeskommunene for å øke antallet *Trafikksikre kommuner*. I tillegg vil Trygg Trafikk utvikle flere gode verktøy til bruk for kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Tiltak 127 Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Harald Heieraas

Status våren 2020

Ved utgangen av 2019 var det 2 godkjente fylkeskommuner (Vestfold og Oppland). I forbindelse med regionreformen og sammenslåing med henholdsvis Telemark og Hedmark, mistet disse godkjenningene sine.

Mange av de tidligere fylkeskommunene har beskrevet ordningen positivt, og har i sine planer uttrykt et ønske om å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Våren 2020 har i stor grad blitt preget av regionreformen, og fra mars har koronapandemien satt en midlertidig stopper for arbeidet.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk vil fortsette å påvirke fylkeskommunene slik at de fortsetter arbeidet for å bli godkjent. Trygg Trafikk vil i første omgang ta kontakt med Vestfold og Telemark og Innlandet, for å se om de gode rutinene og systemene som ga de tidligere fylkene Vestfold og Oppland godkjenning, kan dras nytte av i arbeidet med godkjenning av nytt fylke.

Tiltak 128 Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommuner som godkjennes som Trygge lokalsamfunn ivaretar trafiksikkerhet, fortrinnsvis gjennom godkjenningsordningen Trafikksikker kommune.

Ansvar: Skadeforebyggende forum
Kontaktperson: Eva J. Vaagland

Status våren 2020

Alle kommuner som deltar i *Trygge lokalsamfunn* er blitt orientert om *Trafikksikre kommuner*. Mange av disse er allerede godkjente som *Trafikksikker kommune*, mens andre er i en prosess for å bli godkjent. Skadeforebyggende forum har faste samarbeidspartnere for ulike sektorer. Når det gjelder trafiksikkerhet viser organisasjonen til Trygg Trafikk og de motiverer kommunene de har kontakt med om å samarbeide med *Trafikksikre kommuner*.

Planer for 2020 og 2021

Samarbeidet og kontaktene med *Trafikksikre kommuner* vil bli videreført. Skadeforebyggende forum er spesielt opptatt av myke trafikanter, eldre i trafikken og sikre barnehage- og skoleveger.

Tiltak 129 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Kommunenes Sentralforbund (KS) og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafiksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Harald Heieraas

Status våren 2020

E-læringskurset er nå utviklet og lansert på KS sin e-læringsplattform. Trygg Trafikk har i første omgang henvendt seg til de kommunene som er godkjent som *Trafikksikker kommune*, for å få disse til å implementere kurset som en naturlig del av kommunenes HMS-arbeid.

Planer for 2020 og 2021

Trygg Trafikk vil følge opp kommunene, for å få flest mulig ansatte til å gjennomføre kurset. I tillegg vil bruk og innhold bli evaluert slik at det til enhver tid er tidsaktuelt og attraktivt for kommunene.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.3 [Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

10. Straff og førerett

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.1 [Etterforskning og straffesaksbehandling](#)

Tiltak 130 **Politiet vil gjennom prosjektet *etterforskningsløftet* heve kvalitet og effektivitet i etterforskningen av trafikkløvbrydd og alvorlige vegtrafikkulykker.**

Ansvar: Politiet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status våren 2020

Den gjennomgående tilbakemeldingen fra politidistriktene er at kvaliteten og effektiviteten på etterforskning av trafikkløvbrydd og alvorlige trafikkulykker fortsatt har et forbedringspotensial, det være seg straksetterforskning, sporsikring, skisse og/eller dokumentasjonen på undersøkelser. Det er fortsatt behov for mer kunnskap og opplæring, samt at etterforskning av trafikkulykkene blir løftet og får riktig prioritering.

Det kommenteres dog også at politiarbeid på stedet (PPS) og etablering av gode rutiner for kriminalteknikkere i samarbeid med UAG, har gitt etterforskning av de alvorlige ulykkene en bedre start enn tidligere.

Politidirektoratet utarbeidet i 2016 en egen handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet¹⁶. *Etterforskningsløftet* er et systemløft, som har bidratt til at etterforskningen har blitt bedre i alle ledd, men ikke nødvendigvis at nivået på etterforskning er hevet i alle faser innenfor det enkelte fagområdet.

Som følge av en analyse av etterforskning i etterkant av alvorlige ulykker i vegtrafikken, som ble utført i 2015 på oppdrag fra riksadvokaten¹⁷, sendte riksadvokaten ut et eget brev i 2017 med tilrådninger og pålegg for etterforskning av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker¹⁸.

Planer for 2020 og 2021

I 2021 bør det vurderes å evaluere om det har skjedd forbedringer av de feil og mangler i etterforskningen av alvorlige trafikkulykker som ble påpekt av Riksadvokaten i 2015 og om påleggene i Riksadvokatens brev fra 2017 er etterkommet.

¹⁶ Politidirektoratet 2016: Handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet

¹⁷ Riksadvokaten (2015). Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker. Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015.

¹⁸ Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «Dødsulykker ulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten»

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.2 [Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.3 [Tiltak innen førerrett](#)

Tiltak 131 HelseDirektoratet, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet med hensyn til helseattest og digital datautveksling.

Ansvar: HelseDirektoratet, politiet og Statens vegvesen

Kontaktperson HelseDirektoratet: Helga Katharina Haug

Kontaktperson politiet: Runar Karlsen

Kontaktperson Statens vegvesen: Synnøve Vebostad

Status våren 2020

En prosjektgruppe med medlemmer fra HelseDirektoratet, Vegdirektoratet og Politidirektoratet, leverte i desember 2019 en rapport til de berørte departementene med forslag til hvordan en framtidig organisering av forvaltningen i saker om førerrett og helse bør gjennomføres. Forslaget går blant annet ut på å overføre myndigheten til å fatte vedtak om inndragning i førerretts helsesaker fra politiet til Statens vegvesen. Prosjektgruppen er en del av programmet "*Digital førerrettsforvaltning*".

Planer for 2020 og 2021

Det er nå opp til departementene å følge opp saken. Dersom de ønsker at forslagene gjennomføres, kreves lov- og forskriftsendringer, noe som vil ta minst tre år.

11. Bedre skadebehandling

Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.1 [Tidlig varsling og førstehjelp](#)

Tiltak 132 HelseDirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpssatsingen «Sammen redder vi liv» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

Ansvar: HelseDirektoratet

Kontaktperson: Bjørn Jamtli

Status våren 2020

Førstehjelp i fører kortopplæringen er et delprosjekt i førstehjelpssatsingen "*Sammen redder vi liv*". Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi (NKT-Traume) har ansvaret for delprosjektet, som skal oppdatere det faglige innholdet i dagens *Trafikalt Grunnkurs Førstehjelp* (TGF), og komme fram til et pedagogisk fundert forslag til læremetoder. Målgrupper for prosjektet er kjøreskoleelever og kjøreskolelærere (førstehjelpsinstruktører). Målet er å mobilisere disse til å bli en viktig akuttmedisinsk ressurs, som kan bistå ved en alvorlig trafikkulykke før helsetjenesten ankommer skadestedet.

NKT-Traume har anbefalt at det utarbeides et digitalt læringsverktøy som skal være app-basert og kunne nås via pc, smarttelefon og nettbrett. Dette er nytt, og har ikke vært en del av kurset tidligere. Læringsmiddelet blir modulbasert og vil være en kombinasjon av en digital læringsdel, en kurstest og praktisk trening i gruppe.

Planer for 2020 og 2021

I samarbeid med Norsk førstehjelpsråd (NFR) driver prosjektet nå produktutvikling av et digitalt læringsverktøy, samt en oppdatering av det faglige innholdet i kurset. Prosjektet har hatt som mål at en pilot skal være klar til juni 2020 og en nasjonal utrulling er planlagt til høsten 2020. Koronapandemien har gjort at framdriften i prosjektet har blitt noe forskjøvet, men arbeidsgruppen arbeider likevel videre med samme utgangspunkt, via andre samarbeidsflater. Målet er å drive prosjektet videre framover og unngå store forsinkelser.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.2 [Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.1 [Behov for framtidig FoU innenfor trafikk sikkerhet](#)

Tiltak 133 Statens vegvesen vil, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, lede et tverretatlig forum for å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafikk sikkerhet. Forumet vil ha representanter fra Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Statens havarikommisjon for transport og eventuelt andre aktører etter behov.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Guro Raner og Arild Ragnøy

Status våren 2020

Samferdselsdepartementet ga høsten 2017 Statens vegvesen i oppdrag å opprette og lede et tverretatlig råd med hensikt å koordinere forskningsinnsats innen trafikk sikkerhet, på tvers av etater og mellom ulike aktører. Oppdraget er forankret i Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikk sikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Rådet er opprettet og det er avholdt 2 møter der representanter fra Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet og Statens Havarikommisjon for transport deltok.

På møtene ble det utvekslet informasjon om pågående og framtidig innsats innenfor de enkelte etaters trafikk sikkerhetsarbeid og diskutert områder med behov for ytterligere forskning.

På møtene ble det videre diskutert mulig koordinering av innsatsen, og at dette kan gi økt kvalitet og en mer målrettet innsats. Det er imidlertid også framkommet at dette stiller store krav til de deltagende parter sitt engasjement i forhold til et framtidig trafikk sikkerhetsarbeid.

Planer for 2020 og 2021

Sett i lys av regionreformen og fylkeskommunenes nye rolle, samt den relativt omfattende omorganiseringen av Statens vegvesen, er det grunn til å vurdere organiseringen av FoU og utviklingsarbeid innenfor trafikk sikkerhetsområdet på nytt. Også den nye organiseringen av hvordan arbeidet med NTP gjennomføres påvirker hvordan det bør jobbes.

Sentrale tema i denne vurderingen bør være (1) den nasjonale organiseringen av trafikk sikkerhetsarbeidet, (2) konsekvenser av nye vegeierskap i forbindelse med regionreformen (og deltakelse fra Nye Veger) og (3) koordinering mot andre, eksisterende trafikk sikkerhetsfora slik som Kontaktutvalget for trafikk sikkerhet (KTS).

Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.2 [Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata](#)

Tiltak 134 Statens vegvesen vil revidere STRAKS-registeret. Registeret skal legges over på ny teknologisk plattform og datakvaliteten og datasikkerheten skal forbedres.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktpersoner: Thea Merete Vesterås

Status våren 2020

Nytt system for å erstatte dagens STRAKS-register er under utvikling. Den nye løsningen vil gi økt datakvalitet og tilfredsstillende sikring av personopplysninger og sensitive opplysninger. Løsningen har fått navnet *Trafikkulykkesregisteret til Statens vegvesen*. Planlagt produksjonsdato er 16. september 2020.

Planer for 2020 og 2021

Ut 2020 vil det bli jobbet med å sette *Trafikkulykkesregisteret til Statens vegvesen* i produksjon. Framover planlegges det en videreutvikling av systemet, samt inkorporering av ulykkesdata fra UAG og endring av dataflyt.

Tiltak 135 Statens vegvesen, vil i samarbeid med Helsedirektoratet og politiet, utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Anne Mette Bjerkan

Status våren 2020

Det er et mål å få endret dataflyten, slik at den går direkte til Statens vegvesen fra politiet, og deretter til SSB. Det er videre et mål å motta skadedata fra helse for å oppnå bedre datakvalitet på skadegrad. Det har vært innledende møter med Helsedirektoratet og politiet om dette.

Planer for 2020 og 2021

Det jobbes videre med endringer i dataflyten.

Neste skritt er å undersøke helsevesenet sitt regelverk for å tillate dette, og hva som eventuelt er nødvendig av endringer for å kunne åpne for utlevering av slike helsedata. Dette må sees i sammenheng både med GDPR og endringene som er gjort i *Forskrift om medisinske kvalitetsregistre*. Forskriftsendringen innebærer at helsepersonell nå har plikt til å melde inn relevante opplysninger til de nasjonale registrene.

Underrapportering av skader i vegtrafikkulykker er en betydelig utfordring. Arbeidet i tilknytning til tiltak 135 må sees i sammenheng på Statens vegvesen sitt svar på Samferdselsdepartementets

oppdrag nr. 8 til *Nasjonal transportplan 2022-2033*¹⁹, der det er skissert et arbeid for de neste fire årene som vil gi oss en bedre oversikt over det reelle antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Tiltak 136 Statens vegvesen vil omorganisere ulykkesanalysearbeidet, med sikte på å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Guro Ranesh og Mona Tveraaen

Status våren 2020

Statens vegvesens Ulykkesanalysegruppe (UAG) ble fra 1. januar 2019 lagt om fra regionale analysegrupper til en samlet, nasjonal analysegruppe. Dette innebar både organisatoriske og metodiske endringer med tanke på å gjøre arbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt. Den 6. mars 2020 ble også Ulykkesanalysegruppens arbeid hjemlet i vegtrafikkloven.

Planer for 2020 og 2021

I 2020 fortsetter arbeidet med å tilpasse metodikk til den nye analyseformen og organiseringen. Det vil bli sett nærmere på hvordan materialet fra ulykkesundersøkelse og -analyse kan bidra til videre styrking av trafikksikkerheten.

¹⁹ Nasjonal transportplan 2022-2033 Oppdrag nr. 8 – Trafikksikkerhet (Statens vegvesen 13/3-2020)

Saksnr:	2019/101-21
Saksbehandlar	Eva Margaretha Ørmen
Dato:	Vinjevoll 31.08.2020

Til: Trafikktryggingsutvalet

Frå: Fylkesdirektøren

Nominering av kandidatar til Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris

I PS 4/2020 vedtok trafikktryggingsutvalet retningslinjer for Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris. Prisen skal gå til *einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket.*

I FTU sitt budsjett er det sett av 50 000 kr til vinnaren av prisen, i tillegg blir det delt ut eit diplom til vinnaren. FTU avgjer kven som får prisen.

Alle innbyggjarar i fylket kan foreslå kandidatar til prisen. Forslaga skal ha ei grunngjeving, helst levert skriftleg. FTU kan sjølv nominere kandidatar.

På neste møte i FTU vil fylkesrådmannen legge fram ei sak til FTU med alle kandidatane som er nominert til prisen.

Frist for å nominere kandidatar til trafikktryggingsprisen i 2020 er 19.oktober.

Retningslinjene som vart vedtekne i PS 4/2020 for Trafikktryggingsprisen er

1. Vestland fylkeskommune kan kvart år dele ut ein trafikksikringspris på 50.000 kr. Saman med prisen vert det også delt ut eit diplom som ber Vestland sitt fylkesvåpen, med underskrift av fylkesordførar og leiar i trafikktryggingsutvalet (FTU).
2. Trafikksikringsprisen kan verta delt ut til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket.
3. Alle innbyggjarar i fylket kan føreslå kandidatar til prisen. Forslaga skal ha ei grunngjeving, helst levert skriftleg. Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen samt kontaktpersonane for trafikksikring i kommunane vert særleg invitert til å foreslå kandidatar. Prisen kan også verta tildelt ein kandidat som FTU sjølv nominerer.
4. FTU avgjer om prisen skal verta delt ut, og kven som skal få den. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleggjort.
5. FTU syter for naudsynt informasjon og annonsering av trafikksikringsprisen.
6. Det skal ikkje verta sett vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
7. Trafikksikringsprisen med diplom vert delt ut i samband med den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane.

Politiske saker

PS 6/20 Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020 - andre tildeling

 Saksnr: 2020/5-65
 Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	6/20	28.09.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.10.2020

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020 - andre tildeling

Forslag til innstilling

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2020, andre tildeling, vert fordelt til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Alver	Rekkverk på kv.2137 Furesjeggvegen	250 000
Kinn	Bygging av snuplass ved Holvik barnehage	250 000
Kvam	Ulike mindre tiltak v/ Øystese ungdomsskule, Norheimsund skule, Ålvik/Lilleteit og Gartveit	70 907
Masfjorden	Støypekant ved Juvika på Haugsvær	250 000
Stad	Etablering av 30-soner og fartsdemparar på Ytre Skårhaug og Fossebakken	67 000
Sunnfjord	Veglys langs kv.1652 Myrmel - Nos	250 000
Voss	Veglys i av- og påstigingssone ved Sundve skule	250 000
	SUM	1 387 907

Samandrag

Etter få søknader til tilskotsordninga for fysiske trafikktryggingstiltak ved tildeling tidlegare i år, vedtok SAMO at resterande midlar i ordninga skulle verta lyste ut på nytt. Til den andre tildelinga kom det inn 23 søknadar frå 16 av fylkets 43 kommunar. Desse er i stor grad kommunar som ikkje søkte ved første tildeling. Det er samla søkt om drygt 4,5 mill. kr i tilskot - meir enn tregongen midlane me har til fordeling. Alle tiltaka det er søkt om har vore gjennom ei fagleg vurdering, som mellom anna har sett på risiko, betydning for trafikksikkerheita og kost/nytte. Fleire gode tiltak har ikkje nådd opp i fylkesdirektøren si tilråding om vedtak, då potten til fordeling har vore relativt liten. Tiltaka i tilrådinga rettar seg i hovudsak mot mjuke trafikantar og utforkøyringsulykker.

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Tilskot fysiske ts-tiltak 2020 - 2. tildeling - nøkkelinfo om tiltaka

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I 2019 vart tilskotsordningane som gamle Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar hadde til trafikktryggleik samordna og utvikla vidare til tre tilskotsordningar for Vestland fylkeskommune. Retningslinjer for tilskotsordningane vart fastsett i fellesnemnda for fylkessamanslåinga 18. juni 2019. Ei av ordningane gjeld for tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak.

Satsingsområde innan trafikktryggingarbeidet

Fram til ny regional transportplan og handlingsprogram for trafikktrygging er fastsette, kjem satsingsområde for trafikktryggingarbeidet fram av budsjettokumentet for 2020, under kapittel 6.2 «Investeringsprogram fylkesvegar inkl. rassikring 2020-2023». Her heiter det (under «Trafikktryggingstiltak»):

«Målsetting i trafikkisikringsarbeidet bygger på nullvisjonen og er underlagt overordna målsettingar på nasjonalt og regionalt nivå. Fylkesvegnettet i Vestland har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet, som i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulykker, og ulykker med mjuke trafikantar. Ut frå dette vil Vestland fylkeskommune i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikkisikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strom
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Om tilskotsordninga

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikkisikringsarbeid i kommunane*. Gjennom tildelingar kan ordninga også bidra inn mot satsingsområda *møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strom* og *mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*.

Målgruppa for tilskotsordninga er kommunane i Vestland fylke. Tilskotsordninga har som mål å styrka trafikktryggleiken på og langs veg i kommunane. Det er kommunane i Vestland fylke som har høve til å søka om tilskot, og dei kan søka om støtte til tiltak på både kommunal og fylkeskommunal veg. Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, ikkje minst når dei jobbar aktivt med trafikktrygging og har oppdaterte ts-planar. Det er stilt krav om oppdatert ts-plan for å kunna søka støtte frå ordninga. I ordninga er det sett ei øvre grense på tilskot på kr. 250.000 per tiltak, med krav om minst 50 prosent eigendel. Ønsket er å stimulera kommunane til å prioritera også dei mindre, men ofte særskilt viktige tiltaka, som fort vert prioritert vekk for større prosjekt.

Ny utlysing og tildeling

Det vert normalt lyst ut og gitt tilsegn om tilskot frå ordninga ein gong per år. Grunna få søknadar til den opphavlege tildelinga tidlegare i år, vart det av ramma på 5,6 mill. kr berre gitt tilsegn om tilskot på drygt 3,4 mill. kr I tillegg vart det løyvd 0,8 mill. kr til eit forsøksprosjekt med variabel grøntid og forbetra akustiske signal i utvalde signallysregulerte gangfelt. Vedtaket vart gjort i hovudutval for samferdsel og mobilitet 28. april 2020, i politisk sak (PS) 27/2020. Det stod då att om lag 1,4 mill. kr av ramma som hovudutvalet bad om at vart lyst ut snarast mogleg.

Den nye utlysinga vart kunngjort 13. mai og søknadsfrist vart sett til 15. juli. Til søknadsfristen kom det inn 23 søknadar frå 16 av fylkets 43 kommunar¹. Medan *ein av fire* søknadar var frå tidlegare hordalandskommunar i første tildeling, var talet ved andre tildeling *tre av fire*. Ser ein begge tildelingane samla leverte 27 av fylket kommunar søknadar om tilskot. Det var altså i stor grad nye kommunar som leverte søknadar til andre tildeling, noko som tyder på at me har nådd ut med utlysinga til dei som ikkje fekk søkt ved første tildeling.

¹ Teknisk sett kom det inn 24 søknadar, då ein kommune leverte søknad om eit tiltak som fekk tilsegn om tilskot ved 1. tildeling frå tilskotsordninga i år. Såleis er søknaden utelatt frå handsaminga i 2. tildeling.

Til andre tildeling er det samla søkt om drygt 4,5 mill. kr i tilskot - meir enn tregongen midlane me har til fordeling. Tiltaka frå søknadane har ein samla totalkostnad på 17,4 mill. kr. *Nitten* av søknadane gjeld tiltak på kommunal veg, *tre* gjeld fylkesveg og *ein* søknad anna veggrunn. Dei fleste søknadane (20) har tiltak retta mot mjuke trafikantar. I tillegg er mange (8) retta mot utforkøringsulykker. Veglys, rekkverk, fortau/gangvegar og sikring av kryssingspunkt går att som tiltak.

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020, 2. tildeling - Alle søknadar				
Nr	Kommune	Omtale av tiltaket	Søknads- sum	Total- kostnad
1	Alver	Kantsikring av kv.52 mot Storokse	220 000	431 500
2	Alver	Rekkverk på kv.2137 Furesjeggvegen	250 000	532 500
3	Askøy	Gangfelt på kv.1212 Kollevågvegen	200 000	400 000
4	Austevoll	Fortau og lyssetting langs kv. Birkelandsvegen	250 000	1 790 000
5	Austevoll	Utbetring av kryss frå Mosamyrvegen til Fv.546	250 000	1 050 000
6	Bergen	Fortau ved skule og fleirbrukshall, kv. Bønesberget	250 000	2 731 120
7	Bjørnafjorden	Utbetring av gangveg Auredalen-Kvernhusrenen	90 000	180 000
8	Bjørnafjorden	Lyssetting av g/s-veg Solbakken	200 000	400 000
9	Bømlo	Sikring av kryssingspunkt - fv.5002 Øklandsvegen/kv.1077 Bjørkåsen	250 000	500 000
10	Bømlo	Plassera busskur og byggja kantstopp ved kryss Gåslandsvegen fv.5002	250 000	750 000
11	Fitjar	Rekkverk på kv. Havnahagen	205 000	410 000
12	Kinn	Gangsti til Vågsøy ungdomsskole	250 000	3 300 000
13	Kinn	Bygging av snuplass ved Holvik barnehage	250 000	839 750
14	Kvam	Ulike mindre tiltak v/ m.a. Øystese ungdomsskule, Norheimsund skule, Ålvik/Lilletveit og Gartveit	150 742	301 486
15	Masfjorden	Støypekant langs elvebreidd parallelt m/ kv. til Indre Hope	80 000	160 000
16	Masfjorden	Støypekant ved Juvika på Haugsvær	250 000	720 000
17	Stad	Etablering av 30-soner og fartsdemparar på Drage, Ytre Skårhaug og Fossebakken	100 000	200 000
18	Stord	Mobil fartvisingstavle	50 000	100 000
19	Stryn	Fartshumpar og nedsett fartsgrense på kv.1131 Bergsida	110 000	220 000
20	Sunnfjord	Veglys langs kv.1652 Myrmel-Nos	250 000	1 125 000
21	Sunnfjord	Rekkverk langs kommunale vegar i Steia-feltet, Sande	250 000	530 000
22	Sveio	Veglys langs kv. Straumøyvegen	125 000	250 000
23	Voss	Veglys i av- og påstigingsone ved Sundve skule	250 000	500 000
		SUM	4 530 742	17 421 356

Vedtakskompetanse

Etter gjeldande *Reglement for folkevalde organ og delegering* er hovudutval for samferdsel og mobilitet gitt avgjerdsmynde over «fordeling av fylkeskommunale tilskots- og stønadsordningar innanfor sitt arbeidsområde». FTU gir tilråding «i saker innafor sitt arbeidsområde, og kor dei ikkje har avgjerdsmynde». Det er såleis naturleg at utvalet innstiller til kva tiltak som får tildelt tilskot. Vedtak vert gjort av hovudutvalet.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Tilskotsordningane for trafikktrygging i Vestland får sine midlar frå FTU-midlane, som er fastsett i budsjettsaka for 2020. Fordelinga av FTU-midlane vart fastsett i politisk sak 8/2020 i SAMO 13. februar.

Klima: Fysiske trafikktryggingstiltak kan gi positive verknader for klimaet, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykle og gå, på kostnad av bilbruk. Generelt må nye vegtiltak verta tilpassa klimaendringar, til dømes ved å kunna handtera større nedbørsmengder.

Folkehelse: Fysiske trafikktryggingstiltak kan bidra positivt til folkehelsa, både ved at dei gir færre skadde og drepne i trafikkulykker og ved at trygge trafikkmiljø fremjar fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) har vore på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premiss for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom ts-tiltaka og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Om vurderinga av søknadane

Alle tiltak har vore vurdert fagleg etter risiko ved dagens situasjon og kva betyding tiltaka vil ha for å redusera denne risikoen. I ei risikovurdering ser ein på sannsynet for at noko kan skje, og kva konsekvensar det vil ha om ei ulykke inntreffer. Ved mange punkt og strekningar på vegnettet kan ei ulykke medføra alvorleg skade eller død. Men sannsynet for at hendinga skjer kan vera svært låg. Risikoen vert då lågare, sjølv om konsekvensen vil vera høg. Mange stader som vert opplevd som utrygge kan såleis verta vurderte å ha låg risiko. Trafikkmengde, type trafikk, fartsnivå, ulike stadlege tilhøve m.m., er viktige faktorar i ei risikovurdering.

Vidare vert det gjort ei kost-/nyttevurdering av tiltaka, for å sikra at pengane kjem best mogleg til nytte. Me har også sett på plankvalitet, kostnadsestimat og andre faktorar som kan skapa usikkerheit for at tiltaka vert gjennomførte som planlagt.

Det er stilt krav i tilskotsordninga om kommunal medfinansiering (minimum 50 prosent av totalkostnad). Alle søknadane innfrir kravet om eigendel. Vidare er det stilt krav om oppdatert kommunal trafikktryggingssplan (ts-plan). Nye kommunar kan søka om tiltak forankra i planar frå dei gamle kommunane, dersom planane framleis er gyldige. Me stiller kravet fordi me ønskjer å gi kommunane eit insentiv for å prioritera utarbeidinga av trafikktryggingssplanar. Gode ts-planar er eit viktig grunnlag for eit godt lokalt trafikktryggingssarbeid. Det er ikkje vår intensjon med kravet å straffa kommunar som berre i eit kortare tidsrom er utan gyldig plan, og som er i ein aktiv prosess med å få rullert ts-planen.

Kvam herad og Masfjorden kommune fell inn under denne kategorien, med planar som var gyldige ut 2019. To kommunar har eldre planar, men er i prosess med nye ts-planar. Dette gjeld Stord kommune og Voss herad². Det nye heradet fekk i 2019 innvilga tilskot til utarbeiding av ts-plan frå FTU Hordaland, etter søknad frå Voss kommune. Då alle kommunane er i prosess med å fornya ts-planane sine, vert tiltaka dei har søkt om vurdert på lik line med tiltaka frå dei andre søkjarkommunane.

Vurderingane er gjort med utgangspunkt i søknadsskjema og tilhøyrande dokumentasjon sendt inn av søkjar. Det er søkjar sitt ansvar å sørge for at søknadsskjema og dokumentasjon er fullstendig. Det er likevel henta inn tilleggsinformasjon i dei tilfella der det har vore naudsynt for å kunne vurdere søknaden.

Fylkesdirektøren sine kommentarar

Etter ei første tildeling frå tilskotsordninga der me opplevde få søknadar, bad SAMO om at ordninga vart lyst ut på nytt for å få delt ut dei resterande midlane. Pågangen til andre tildeling tyder på at me har lykkast i å få ut informasjon om tilskotsordninga og gjera den kjend blant kommunane i fylket. Til den andre tildelinga er søkjarane i stor grad kommunar som ikkje søkte ved første tildeling.

² I dette tilfelle er det gamle Voss kommune sin ts-plan som er aktuell, då det er her tiltaket ligg. Det nye heradet er resultatet av samanslåinga av Voss kommune og Granvin herad, gyldig frå 1. januar 2020.

Det er søkt om mange gode tiltak til andre tildeling, og nålauget for å få tilskot er trangt. Det har vore ei utfordring å finna fram til den endelege tilrådinga om tildeling. For nokre tiltak har det vore faglege innvendingar som gjer at me ikkje tilrår tildeling. Me vil her gå gjennom desse.

Veglys

Sveio kommune søker om veglys langs den kommunale Straumøyvegen (**tiltak nr. 22**). I søknaden skriv dei at «*lysa er tenkt plassert på strategiske plassar der det er mest uoversiktelig og der ein trur det er mest behov slik at ein kan få ein bra effekt av veglysa utan å måtte belyse heile vegem*». Veglys er i utgangspunktet eit godt trafikktryggingstiltak, særleg for mjuke trafikantar. Å vera synleg gir sikkerheit og også ei auka kjensle av tryggleik. Me vil likevel ikkje tilrå å setta opp enkeltlyspunkt på strekningar der det elles ikkje er lys, eller å setta lyspunkta opp med for stor avstand i mellom. Dette vil skapa mørke soner som kan vera uheldige. Med sterk belysning i eit konsentrert punkt vil vegen på kvar side bli oppfatta som svært mørk. Auga våre treng tid på å tilpassa seg raske overgangar mellom lys og mørke. Som køyrande vert det då vanskelegare å få auge på mjuke trafikantar som er i nærleiken, men ikkje oppheld seg i lyset frå veglysa. Samla sett vil dette truleg ikkje føra til auka tryggleik.

Lågare fart

På kommunal veg (kv.) 1131 Bergsida i Stryn kommune (**tiltak nr. 19**) søker kommunen om støtte til fartsdempande tiltak, som dei vil etablera saman med ei lågare fartsgrense. Kommunen søkte om same tiltaket til første tildeling frå tilskotsordninga, men fekk av to grunnar ikkje tilskot. Det eine var at det var behov for fartsmålingar som kunne dokumentera om strekninga hadde eit høgt fartsnivå. Kommunen har etter avslaget sytt for å få gjennomført fartsmålingar. Fartsnivået er ikkje høgt, men kommunen meiner målinga ikkje er heilt representativ pga. plasseringa for fartsmålinga. Det er positivt at kommunen følgjer opp tiltaket, men endrar diverre ikkje vår innstilling. Den andre grunnen til at kommunen ikkje vert tilrådd tilskot er nemleg at me meiner strekninga ikkje kvalifiserer til nedsett fartsgrense. Det er sjølv sagt opp til kommunen sjølv å bestemma fartsgrensa på sin eigen veg, på same måte som det er opp til fylkeskommunen å bestemma kva tiltak me gir tilskot til. I saksutgreiinga til første tildeling skreiv me følgjande:

Me vil i tillegg nemna at dei nemnte vegstrekningane [gjaldt også eit tiltak på Osterøy, red.anm.] ikkje kvalifiserer til fartsgrense 40 km/t etter fartsgrensekriteria. Desse kriteria må stat og fylkeskommune forholde seg til når fartsgrenser på eige vegnett skal fastsetast. På kommunal veg er det kommunane sjølve som fastset fartsgrense, og dei treng ikkje følgje fartsgrensekriteria. Det gir oss likevel eit dilemma å gjennom tilskotsordninga skulle støtta oppom tiltak i strid med dei kriteria me er plikta å følgja. Fartsgrensekriteria har me mellom anna for å sikra ei mest mogleg einskapleg og konsekvent fastsetting over heile landet. Om ein opplever at fartsgrensene er sett meir eller mindre «på målfå», forsvinn fort respekten for dei.

I tilfelle som på kv. Bergsida 1131 vil gjerne dei som bur langs vegen vera nøgde med nedsett fartsgrense. Men sett under eitt meiner me at eins fastsetting av fartgrense vil gi større positiv verknad på trafikktryggleiken.

Stad kommune søker om tilskot til etablering av 30-soner og fartsdempingar på Drage, Ytre Skårhaug og Fossebakken (**tiltak nr. 17**). Me støttar redusert fartsgrense for delar av strekninga på Drage, men ikkje heile, slik den er teikna opp i skiltplanen vedlagt søknaden. Me tilrår difor tilskot til dei to andre stadene dei søker om tilskot til. Kommunen må gjerne ta kontakt for innspel til ein revidert skiltplan.

Busskur

Bømlo kommune har levert to søknader til andre tildeling. I den eine søknaden (**tiltak nr. 10**) søker dei om etablering av busskur og kantstopp ved kryss Gåslandsvegen fv.5002. Busskur og haldeplass kan gjere venteplassen tydelegare og samlande om den ikkje er det frå før, men er i utgangspunktet ikkje eit trafikktryggingstiltak i seg sjølv. I dette tilfellet har dei som tar bussen areal utanfor køyrebanen, noko som gir redusert risiko. Situasjonen er ikkje ideell, men tiltaket vert vurdert som meir eit kollektivtiltak, då ulykkesrisikoen er relativt låg. Fylkesdirektøren vil difor ikkje tilrå tildeling til tiltaket.

Usikre tiltak

Askøy kommune har søkt om tilskot til etablering av gangfelt på kv.1212 Kollevågvegen (**tiltak nr. 3**). Me er usikre på om sikta er tilstrekkeleg og om fartsnivået er lågt nok til å etablera eit sikkert

gangfelt. Difor kan me heller ikkje tilrå tildeling. Om kommunen vel å realisera tiltaket på eiga hand, vil me råda til at det vert gjennomført fartsmålingar og at sikta vert vurdert.

Austevoll kommune har søkt om tilskot til utbetring av krysset mellom kv. Mosamyrvegen og fv.546 (**tiltak nr. 5**). Etter vår vurdering er ikkje tiltaket modent nok per no. Som del av tiltaket vert det nemnt at ein ønsker å etablere gangfelt. Det er såleis viktig at det vert gjennomført kartlegging av kor folk kryssar vegen, slik at eit kryssingspunkt kan bli etablert den rette staden. Det er trong for meir detaljerte skisser for å kunna gi tilskot til tiltaket.

Tiltak utanfor kriteria

Kvam herad har levert ein samlesøknad som inneheld seks mindre tiltak (**nr. 14** «Ulike mindre tiltak v/ m.a. Øystese ungdomsskule, Norheimsund skule, Ålvik/Lilletveit og Gartveit»). To av desse fell utanfor gjeldande kriterium for tilskotsordninga. Heradet har her søkt om støtte til gjennomføring av ein «klippe hekk-kampanje» og til innkjøp av ein ny fartsmålar. For kampanjen er kommunen oppmoda til å søkja om støtte frå tilskotsordninga for trafikktryggleiksaktivitetar. Ein fartsmålar vil vera eit positivt bidrag til kommunen sitt ts-arbeid, men me tilrå ikkje tilskot då ordninga per i dag primært er for fysiske ts-tiltak på veg. Dette gjeld også for Stord kommune sin søknad (**tiltak nr. 18** «Mobil fartsvisingstavle»). Me ser at det kan ha ein verdi å få dokumentert ts-verknaden av slike tavler gjennom praktisk utprøving, men det er ikkje rom for å gi tilskot til tiltak utanfor kriteria.

Tiltak som ikkje nådde opp

Ei rekke tiltak er vurdert som gode, men har ikkje nådd opp i vår tilråding om fordeling av tilskotsmidlane. Etter våre vurderingar er det lågare risiko knytt til punkta og strekningane desse tiltaka er retta mot, enn tilsvarende for tiltaka me har inkludert i tilrådinga. Tiltak som ikkje nådde heilt opp inkluderer:

- **Tiltak nr. 4** «Fortau og lyssetting langs kv. Birkelandsvegen» (Austevoll kommune)
- **Tiltak nr. 6** «Fortau ved skule og fleirbrukshall, kv. Bønesberget» (Bergen kommune)
- **Tiltak nr. 7** «Utbetring av gangveg Auredalen - Kvernhusrenen» (Bjørnafjorden kommune)
- **Tiltak nr. 8** «Lyssetting av g/s-veg Solbakken» (Bjørnafjorden kommune)
- **Tiltak nr. 9** «Sikring av kryssingspunkt - fv.5002 Øklandsvegen/kv.1077 Bjørkåsen» (Bømlo kommune)
- **Tiltak nr. 12** «Gangsti til Vågsøy ungdomsskule» (Kinn kommune)
- **Tiltak nr. 21** «Rekkverk langs kommunale vegar i Steia-feltet, Sande» (Sunnfjord kommune)

Tiltak nr. 1 «Kantsikring av kv. 52 mot Storokse» (Alver) og **tiltak nr. 15** «Støypekant langs elvebreidd parallelt m/ kv. til Indre Hope» (Masfjorden) representerer stader der ei utforkøyring vil ha høg konsekvens, men der trafikken samstundes er særst låg. På kv. Havnahagen er det fornuftig å setta opp rekkverk (**tiltak nr. 11**, Fitjar kommune), men me vurderer at behovet for tiltak er større andre stader.

Forslag til tildeling

Tilskot til fysiske trafiktryggingstiltak 2020, 2. tildeling - Alle søknadar						
Nr	Kommune	Omtale av tiltaket	Søknads- sum	Tot.- kostnad	Særskilte merknader	Forslag til- deling (kr)
1	Alver	Kantsikring av kv.52 mot Storokse	220 000	431 500	Særs liten trafikk	
2	Alver	Rekkverk på kv.2137 Furesjeggvegen	250 000	532 500	Høg risiko	250 000
3	Askøy	Gangfelt på kv.1212 Kollevågvegen	200 000	400 000	Dårleg sikt, usikkert fartsnivå	
4	Austevoll	Fortau og lyssetting langs kv. Birkelandsvegen	250 000	1 790 000	Godt tiltak. Andre vurdert å ha høgare risiko.	
5	Austevoll	Utbetring av kryss frå Mosamyrvegen til Fv.546	250 000	1 050 000	Trong for forundersøkingar	
6	Bergen	Fortau ved skule og fleirbrukshall, kv. Bønesberget	250 000	2 731 120	Godt tiltak. Andre vurdert å ha høgare risiko.	
7	Bjørna- fjorden	Utbetring av gangveg Auredalen- Kvernhusrenen	90 000	180 000	Godt tiltak for betre framkome. Risiko låg- moderat.	
8	Bjørna- fjorden	Lyssetting av g/s-veg Solbakken	200 000	400 000	Godt tiltak. Andre vurdert å ha høgare risiko.	
9	Bømlo	Sikring av kryssingspunkt - fv.5002 Øklandsvegen/kv.1077 Bjørkåsen	250 000	500 000	Godt tiltak, moderat risiko.	
10	Bømlo	Plassera busskur og byggja kantstopp ved kryss Gåslandsvegen fv.5002	250 000	750 000	I hovudsak eit kollektiv-tiltak.	
11	Fitjar	Rekkverk på kv. Havnahagen	205 000	410 000	Låg-moderat risiko	
12	Kinn	Gangsti til Vågsøy ungdomsskole	250 000	3 300 000	Godt tiltak. Andre vurdert å ha høgare risiko.	
13	Kinn	Bygging av snuplass ved Holvik barnehage	250 000	839 750	Risikotrafikk tett på barnehage	250 000
14	Kvam	Ulike mindre tiltak v/ m.a. Øystese ungdomsskule, Norheimsund skule, Ålvik/Lilletveit og Gartveit	150 742	301 486	Redusert tildeling til fire av seks tiltak. Fartsmålar og kampanje fell utanfor ordninga.	70 907
15	Masfjorden	Støypekant langs elvebreidd parallelt m/ kv. til Indre Hope	80 000	160 000	Moderat risiko, grunna særs låg trafikk.	
16	Masfjorden	Støypekant ved Juvika på Haugsvær	250 000	720 000	Høg risiko	250 000
17	Stad	Etablering av 30-soner og fartsdemparar på Drage, Ytre Skårhaug og Fossebakken	100 000	200 000	Tildeling, men ikkje til tiltaket på Drage.	67 000
18	Stord	Mobil fartvisingstavle	50 000	100 000	Fell utanfor ordninga	
19	Stryn	Fartshumpar og nedsett fartsgrense på kv.1131 Bergsida	110 000	220 000	Kvalifiserer ikkje til nedsett fartsgrense	
20	Sunnfjord	Veglys langs kv.1652 Myrmel-Nos	250 000	1 125 000	Lyssetting av skuleveg	250 000
21	Sunnfjord	Rekkverk langs kommunale vegar i Steia-feltet, Sande	250 000	530 000	Godt tiltak. Andre vurdert å ha høgare risiko.	
22	Sveio	Veglys langs kv. Straumøyvegen	125 000	250 000	Ikkje samanhengande lyssetting - negativ lys-/mørkekontrast	
23	Voss	Veglys i av- og påstigingsone ved Sundve skule	250 000	500 000	Mellombels tiltak for å betre dårleg situasjon	250 000
		SUM	4 530 742	17 421 356		1 387 907
					<i>Til disposisjon</i>	1 387 907

Det er føreslått redusert tildeling til Kvam herad (**tiltak nr. 14**) og Stad kommune (**tiltak nr. 17**). Dette er omtalt ovanfor. Føreslått tildeling til Kvam er i tillegg trekt ned med ytterlegare (knappe) 50.000 kr, slik at samla forslag til tildeling svarar til midlane me har til fordeling. Heradet står fritt til å nytta tilskotet til alle dei resterande fire tiltaka i samlesøknaden sin.

Konklusjon

Fylkesdirektøren rår til at hovudutvalet vedtar tildeling av tilskot i tråd med saksutgreiinga.

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020 - 2. deling. Nøkkelinformasjon om tiltaka

Nr.	Kommune	Namn på tiltaket	Retta mot	Ligg på	Planavklaring	Foranr. i ts-plan?	Mål om tiltaket (henta frå søknad)	Tenst oppstart	Tenst fordjuping	Førebuing	Ansvarleg for gjennomføring	Søknadsum	Totalkostnad
1	Alver	Kantsikring av kv.52 mot Storøke	Utforkyringsulykker	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Det er behov for å kantsikre deler av strekninga opp mot Storøke for å hindre utforkyring. Behov for 22m rekkverk frå ca. m10- m10. Dette markerar har søgt ut på deler av strekket og ligg flat. Kantet er i tillegg svært lågt på andre deler av strekninga. Ynskje om å erstatte mur med autovær.	01.09.2020	18.12.2020	Tiltaket krev anna form for førebuing. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	220 000	431 500
2	Alver	Rekkverk på kv.2137 Furejeggvegen	Utforkyringsulykker	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, punkt K10 s24 i tidlegare Meland kommune sin ts-plan	Sitat: Alver kommune vart slått saman av Lindås, Meland og Rådeby kommunar 1/1-20. Pr. i dag er det difor 3 ulike ts-planar som dannar grunnlaget for Alver sitt ts-arbeid. Tiltaket det vert søkt gjeldt avtoven på deler av KV2137 Furejeggvegen. I planen er det merka at rekkverk i sving ved ca. m830. Etter utføring ser me ut det der fleire delar som kan trengje nytt rekkverk og søkjere difor om til saman 3 delstreknings langs vegen. Me ser det kan vere naudtynnt med rekkverk på desse 3 strekka, omstrøring motring etter kart ca. 50m - KV2137 HP1 m636 m640, ca. 55m - KV2137 HP1 m670 m675, ca. 110m - KV2137 HP1 m670 m780. Vegen har bratte parti inn mot sving på strekka med fare utforkyring til bratt terreng. På det nedeste strekket, ved m570-m780 er det bratt terreng mot sjø. Tiltaket krev ikkje reguleringsplan. Det kan gjennomførast i løpet av ca 6 med. Kommunen dekket kostnadene ut over 50% kr 200 000. I tillegg kommunens trafikkreguleringsplan for perioden 2019-22 er det med som et mindre investeringsstiltak på kommunale vegar.	01.09.2020	11.12.2020	Tiltaket krev anna form for førebuing. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	532 500
3	Askøy	Gangfelt på kv.1212 Kollvegøvegen	Mjuke trafikant. Utforkyringsulykker	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, s. 41.	Sitat: Formålet er å sikre kryssing for barn og andre glønde som skal/kommer frå ca 50 hus vest for krysset. Barna skal til/fra Tveit skole som ligger noen hundre meter unna. Kollvegøvegen har en ått på ca 2000. Tiltaket krev ikkje reguleringsplan. Det kan gjennomførast i løpet av ca 6 med. Kommunen dekket kostnadene ut over 50% kr 200 000. I tillegg kommunens trafikkreguleringsplan for perioden 2019-22 er det med som et mindre investeringsstiltak på kommunale vegar.	07.09.2020	11.12.2020	Tiltaket krev annb. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	200 000	400 000
4	Austevoll	Fortau og lyssetting langs kv. Birkelandsvegen	Mjuke trafikantar	Kommunal veg	Ligg føre godkjent reg.plan	Ja, s. 25 kap. 5.1 prioritering L5 og K12, i henhold områdereguleringssplan Storbø	Sitat: Den kommunale vegen, Birkelandsvegen, vert utbetra med etablering av fortau og lys slik at det sikrar mjuke trafikantar å gå til skulen og jobb. Utvikling av området legg tilrette for fortetningsområde og utvikling av byggjområde på Birkeland. Det medfører trafikkauke. Dagens veg har ikkje fortau til utbyggingsområdet. Status på vegen smal og uoverdekket. Det ligg ein ops-avtale med rekkefølgekrav til reguleringsplan Birkeland og KBAB (områdereguleringssplan Storbø for å utvide veg og etablere sikker adkomst for mjuke trafikantar. Veg er ein del av barnebarriere for rekrusjon som rundturløypa ligger. Arne løypa, og tiltaket vil sikre aktivitetstiltak. Framdriftsplan, gjennomføringsplan og situasjonsplan ligger ved og prosjektet er klart til oppstart.	01.09.2020	01.01.2021	Tiltaket krev annb. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	1 790 000
5	Austevoll	Utbetring av gangveg frå Mosamyrnvegen til Fv.546	Mjuke trafikantar	Fylkesveg	Ligg føre godkjent reg.plan	Ja, s. 25 kap. 5.1 prioritering L5 og K12, gjennom arbeid områdereguleringssplan Storbø sette trafikkreguleringsstiltak.	Sitat: Tiltaket er utbetring krysset frå Mosamyrnvegen til K546. Krysset er ikkje oversiktle og er ikkje markert med overgangfelt, trafikkelye eller andre trafikktryggingstiltak. Krysset er for bustadområdet, skuleveg for skulebarn, tilkomst til kommunal gravplass. Mosamyrnvegen er ein del av krysset. Vegen er også nyttig som anlegg for mjuke trafikantar som tilkomst til kommunale tenester og handelsområde Storbøportalen og bustadområde nord på Storbø. Mosamyrnvegen er også ein del av turloypa ligger Anneløypa som blir nytta dagleg av innbyggjarane på Storbø. I krysset frå Mosamyrnvegen til fylkesvegen er det kølslingskrav for strøm og breittland som tek ein del av friskittsona. Det gjer også ein berøgnus som gjer at bilane på Fv 546 ikkje ser mjuke trafikantar som skal krysse vegen. Det er ein anskje at Mosamyrnvegen vert utbetra med fortau slik det ligg i områdereguleringssplan Storbø. Trafikkreguleringsplan prioriteringar leggjer til grunn områdereguleringssplan føringar og planmateriale, og har satt tiltak opp som prioritering L5 og K12. Kommunen ser behov for at Mosamyrnvegen har behov for ytterlegare oppgradering og har signalisert gjennom vedtak 18.08.2020 sak 066/2002 sats av midler kr 1 650 000, for utbetring av både kryss FV-546 og kommunal veg - Mosamyrnvegen. Ved arbeid blir det satt krav om prosjektskisse, gjennomføringsplan, situasjonsplan, søknadsprosess og framdriftsplan med kostnadsberegning.	07.09.2020	01.02.2022	Tiltaket krev annb. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	1 050 000
6	Bergen	Fortau ved skule og fleirbrukshall, kv. Bønesberget	Mjuke trafikantar	Kommunal veg	Ligg føre godkjent reg.plan	Ja, handlingsplan for trafikksikkerhet 2019-2021 side 22	Sitat: Tiltaket omfattar etablering av c. 250 m fortau mellom avkjørsel til Banes Arena / fleirbrukshall og vegkryss ved Bønesberget nr.3. Fortau bygges langs eksisterende vei. I tillegg bygges gangveg på vests av kjørveg til parkeringsplass ved Banes fleirbrukshall for å tillegge samment med fortau med eksisterende gangveissystem. To biloppstillingsplasser for nytt ferjeternminne bygges nord for avkjørsel til Banes skule, mellom eksisterende vegbane og fornt fortau. Mindre startmunn i terreng, med maksimal høyde 1,0 m bygges i en lengde på omtrent 20 m. Fortauet utføres med en bredde på 2,5 m.	01.09.2020	31.12.2020	Tiltaket krev anna form for førebuing.	Kommunen	250 000	2 731 120
7	Bjørnafjord	Utbetring av gangveg Auredalen-Kvernhusen	Mjuke trafikantar	Anna	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Gangveg som treng grøft, breddeutviding og asfalt. Vegen er grus, smal og vanskelig å ferjelegging for vedlikehald med maskiner.	07.09.2020	02.11.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	90 000	180 000
8	Bjørnafjord	Lyssetting av g/f-veg Solbakken	Mjuke trafikantar	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, tiltak K 88	G/f-veg som er mykje brukt. Er og eksisterer tilnærma langs E39 fra Moberg til Leppsvegen. Deler av den kommunale vegen er i, men dette strekket er ca 70 m.	01.09.2020	05.10.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	200 000	400 000
9	Bømlo	Sikring av kryssingspunkt - fv.5002 Øklandsvegen/kv.1077 Bjørkåsen	Mjuke trafikantar	Fylkesveg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Tiltaket gjeld sikring av skulebarn som kryssar fylkesvegen, ÅDT på strekket er 1900 der 10% av kjøretøy er lange kjøretøy til og frå oppdrøtsaktivitet. Mindre fortau for kryssingspunktet ved Meling barneskule. Det bør byggast eit mindre fortau for kryssingspunktet med universell utforming ved krysset, med lyspunkt, sikker overgang.	14.08.2020	16.12.2020	Tiltaket krev annb.	Kommunen	250 000	500 000
10	Bømlo	Plassera buskar og byggj kantstopp ved kryss Gåslandvegen fv.5002	Mjuke trafikantar.	Fylkesveg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Tiltaket gjeld på FV 5002 Øvre Gåsland og Steinhøg har over 90 bustadhus og mange av skulebarn på sortland barneskule. Sette opp eit dobbelt buskar med kantstopp der det i dag ligg ei arna enn eit bustoppstikk. Det er ein del trafikk på strekninga, og av større kjøretøy sjølv om det er opplyst om at desse ikkje skal nytte denne trasen til og frå oppdrøtsproduksjon. Tiltaket vil vere bra for skulebarn og mjuke trafikantar særskilt.	15.08.2020	15.12.2020	Tiltaket krev annb.	Kommunen	250 000	750 000
11	Ffjår	Rekkverk på kv. Havnhagen	Mjuke trafikantar.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Sikring mot fall av glønde, og utforkyring med sykkel, hagedeforskjell vegbane terreng nedanfor ca 4-5 meter. Tiltaket er tenkt sika sine ny betong fender med rekkverk, i strekning ca 100 meter, lokaliserer i kommunalveg, Havnhagen.	07.09.2020	23.10.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	205 000	410 000
12	Kinn	Gangsti til Vågsøy ungdomsskule	Mjuke trafikantar	Kommunal veg	Ligg føre godkjent reg.plan	Ja, s. 24	Bakgrunn: Behovet for bedre tilkomsten til Vågsøy ungdomsskule har vært tema i en rekke år, ulike alternative løsninger har vært både lansert og prøvd ut uten å lykkes. Det har i flere år vært arbeidet med en mulig gangsti opp langs Gistebekken. Prosjektet har vært svært avhengig av en grunner som har vist stor uvelje for å få realisert prosjektet. Konkret går prosjektet ut på å bygge gangsti langs elva, etablere et foreningsperle i gate 3 videre med fortau og nytt fengingsnett i gate 4 som rettes direkte mot ungdomsskulens nye gangst. Uten realisering av denne gangstven vil både elever og andre, være henvist til å gå skolevegen som i dag. Målsetting: Bygging av gangsti vil kunne starte i september/ oktober 2020 med ferdigstillelse i desember. Mandat: 1) Innledning av nødvendig grunn i gate 2. 2) Bygging av gangsti som prosjektet. 3) Bygging fortau på Gberr. 116/227 i gate 3 - 4.	30.09.2020	31.12.2020	Tiltaket krev annb.	Kommunen	250 000	3 300 000
13	Kinn	Bygging av snuplass ved Holvik barnehage	Mjuke trafikantar.	Kommunal veg	Ligg føre godkjent reg.plan	Ja, s. 24	Sitat: Tiltaket: Holvik barnehage har i dag ca 65 barn som i hovedsak kjører til og frå. Dette utgang en bredring trafikk morgon og ettermiddag i området. Anslått rundt barnehagen er begrenset og utfordringene med parkering og rygging ut i kommunal vei utgjør en betydelig risiko. Vegen forbi Holvik barnehage, Blomsterdalen er utans snuplass. Utfor barnehagen behov er det svært viktig å etablere snuplass i enden av vegen, så all annen trafikk som: Renoveringsbil, post, brytning, vareleveranse, o, a er henvist til å rygge fortu innkjøringen til barnehagen. Kinn kommune driver og "barnehagebussene" som ruller mellom alle kommunale barnehager. For at av og påbyggings skal foregå på riktig måte må denne viden med barnehagen. Dette medfører at busen må rygge frå nærmeste lys til inngangen, noe som er svært ubehag. Fremlegg til tiltak: Blomsterdalen har et sterkt behov for snuplass for boboere, renoveringsbil, vareleveranse, vintervedlikehald, post, barnehagebuss og annen trafikk. Fremdrift for gjennomføring: Tiltaket er i tråd med kommunepal og reguleringsplan. Tiltaket er avklart med grunner. Tiltaket er forankret i Kommunedeplan for trafikktrygging S.2.4.46	30.09.2020	30.11.2020	Tiltaket krev annb. Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	839 750
14	Kvam	Utløpe mindre tiltak v/ m.a. Byttestue ungdomsskule, Norheimsund skule, Åvik/Allevit og Garvett	Mjute trafikantar. Møteulykker. Utforkyringsulykker. Anna.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, strategisk lista på s. 8 og 9 i gjeldande TS-plan (sjø vedlagt dokument for dei ulike tiltaka)	Sitat: Sjø vedlagt word-dokument. Kvaen herad søjler om fire små tiltak som samla vil oppfylle tiltak TS-planen og redusere tal ureddele punkt. Det vert søkt om fire små summer som samla utgjør mindre enn makkeløst 250 000. Det vert søkt om dekking av 50 % av kostnad for tiltak eke mva. Kvaen herad søjler om 150 742 kr. Deresom nok informasjon manglar eller dei vilkjere uttrykksmåte vil bli kontak. Wordfil med bilder vert ettersendt då den ikkje kunne lastast opp.	11.07.2020	31.10.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	150 742	301 486
15	Masfjorden	Støypekant langs elvebreidd parallelt m/ kv. til Indre Hope	Mjute trafikantar	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Etablere støypekant på denne staden (400 m ved Juvika) på vegen mot Solheim fra Høaugen kan vere støypekant for å hindre konsentrasjon av utforkyringsulykker. Det gamle kantsteinene er svært dårlige, og vil ikkje kunna stoppe ein bil eller skulebarn, men kan i staden fungere som ein rampe med fatal konsekvens. Enkelte stadar er det ingen kantstein.	15.10.2020	30.11.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	80 000	160 000
16	Masfjorden	Støypekant ved Juvika på Høaugsvær	Utforkyringsulykker	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, s. 21	Sitat: Å etablere støypekant på denne staden (400 m ved Juvika) på vegen mot Solheim fra Høaugen kan vere støypekant for å hindre konsentrasjon av utforkyringsulykker. Det gamle kantsteinene er svært dårlige, og vil ikkje kunna stoppe ein bil eller skulebarn, men kan i staden fungere som ein rampe med fatal konsekvens. Enkelte stadar er det ingen kantstein.	01.10.2020	18.12.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	720 000
17	Stad	Etablering av 30-soner og fartstompar på Drage, Ytre Skårhaug og Fossebakken	Mjute trafikantar.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Stad kommune vil i samsvar med gjeldande trafikktryggingssplaner for dei tidlegare kommunale seje og til etablere 30-soner og fartstompar langs kommunale vegar der busstaden er tett på vegen. Dette for å bygge næringslivet for mjute trafikantar og spesielt barn.	10.08.2020	16.10.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande. Tiltaket krev anna form for førebuing.	Kommunen	100 000	200 000
18	Stord	Mobil fartvisningstavle	Mjute trafikantar.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Mobil fartstavle, fordeler: Senkar fartst - beststar mjute trafikantar. Betrar tryggheten i lokalområda. Aukar medvett og behovet for fartreduksjon. Tiltaket hjelper oss til å kartlegge trafikkusjon og vurderer behovet for særskilte fysiske tiltak. Me veit at utrykkningsstatane ikkje er særlig gode i fysiske fartstompar, difor kan fartstavle vere eit godt alternativ. Tiltaket vert omsett og drifta i styringsgruppa for trafikktrygging og samferdsle 24/1-20, med vedtak om at dette tiltaket skal kjøpast som tilskotsmidlar for i 2020. Spesial om tiltaket til dette tiltaket er anna tidlegare (innsend 28.jan. 2020), og med tilbakemelding den 13.mai om negativ tilråding på søknaden. Viser også vidare til epost-kommunikasjon med Eivind Vaular og Kathrine Njåstad Blaaflatt i saka. Styrn kommune har fått gjennomført vurdering gjennom Statens vegvesen (sjø vedlegg). Denne vurderinga var flytta nærare vegvesnet til Vinnings/nye bustader enn kv. v anskje, noko som truleg har resultert i lavare fart på malingane enn den reelle fart på staden vi ønskte målringane gjennomført på. Trekkjer at kostnadene med etablering av buss-skjura i denne søknaden, så dette felt utanfor sidevegpartene (sjø grunngiving i tidlegare søknad). Sender ikkje som vedlegg til søknaden på nytt, då dette er i dykk arkiv frå førre søknad.	01.09.2020	15.09.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	50 000	100 000
19	Stryn	Fartshumar og nedsett fartsteg på kv.1131 Bergsida	Mjute trafikantar	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Nei	Sitat: Etablere støypekant på 90 m høved i ei lengd på 75 meter, der vegen går langs ein elvbreidd. Til gjer på elva flomtor og på 100 m høved i terreng strekning ein spesielt fare for skulebarn som skal til og frå skulebussen som går frå skuleheim til Matre langs hovudvegen. Staden heter Indre Hope og elva heter Hopekva. Kommunen heiter Solheimsvegen, og ligg nord for kv.1131, sjø vedlagt kart.	11.07.2020	31.10.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	150 742	301 486
20	Sunnfjord	Veglys langs kv.1652 Myrmet-Nos	Mjute trafikantar. Møteulykker. Mjute trafikantar. Møteulykker. Utforkyringsulykker. Anna: Sikring for bebuar i bustad/turn i enden av veg, barnløyse som oppheld seg på lekkeløst/balbane nedfor vegen.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, s. 12.	Sitat: Å etablere støypekant på denne staden (400 m ved Juvika) på vegen mot Solheim fra Høaugen kan vere støypekant for å hindre konsentrasjon av utforkyringsulykker. Det gamle kantsteinene er svært dårlige, og vil ikkje kunna stoppe ein bil eller skulebarn, men kan i staden fungere som ein rampe med fatal konsekvens. Enkelte stadar er det ingen kantstein.	01.09.2020	20.11.2020	Tiltaket krev annb.	Kommunen	250 000	1 125 000
21	Sunnfjord	Rekkverk langs kommunale vegar i Støla-fellet, Sande	Mjute trafikantar.	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, s. 12.	Sitat: Mobil fartstavle, fordeler: Senkar fartst - beststar mjute trafikantar. Betrar tryggheten i lokalområda. Aukar medvett og behovet for fartreduksjon. Tiltaket hjelper oss til å kartlegge trafikkusjon og vurderer behovet for særskilte fysiske tiltak. Me veit at utrykkningsstatane ikkje er særlig gode i fysiske fartstompar, difor kan fartstavle vere eit godt alternativ. Tiltaket vert omsett og drifta i styringsgruppa for trafikktrygging og samferdsle 24/1-20, med vedtak om at dette tiltaket skal kjøpast som tilskotsmidlar for i 2020. Spesial om tiltaket til dette tiltaket er anna tidlegare (innsend 28.jan. 2020), og med tilbakemelding den 13.mai om negativ tilråding på søknaden. Viser også vidare til epost-kommunikasjon med Eivind Vaular og Kathrine Njåstad Blaaflatt i saka. Styrn kommune har fått gjennomført vurdering gjennom Statens vegvesen (sjø vedlegg). Denne vurderinga var flytta nærare vegvesnet til Vinnings/nye bustader enn kv. v anskje, noko som truleg har resultert i lavare fart på malingane enn den reelle fart på staden vi ønskte målringane gjennomført på. Trekkjer at kostnadene med etablering av buss-skjura i denne søknaden, så dette felt utanfor sidevegpartene (sjø grunngiving i tidlegare søknad). Sender ikkje som vedlegg til søknaden på nytt, då dette er i dykk arkiv frå førre søknad.	01.09.2020	20.11.2020	Tiltaket krev annb.	Kommunen	250 000	530 000
22	Sveio	Veglys langs kv. Straumvegen	Mjute trafikantar	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, vedlegg 4 tiltaksliste	Sitat: Tiltaket vert omsett og drifta i styringsgruppa for trafikktrygging og samferdsle 24/1-20, med vedtak om at dette tiltaket skal kjøpast som tilskotsmidlar for i 2020. Spesial om tiltaket til dette tiltaket er anna tidlegare (innsend 28.jan. 2020), og med tilbakemelding den 13.mai om negativ tilråding på søknaden. Viser også vidare til epost-kommunikasjon med Eivind Vaular og Kathrine Njåstad Blaaflatt i saka. Styrn kommune har fått gjennomført vurdering gjennom Statens vegvesen (sjø vedlegg). Denne vurderinga var flytta nærare vegvesnet til Vinnings/nye bustader enn kv. v anskje, noko som truleg har resultert i lavare fart på malingane enn den reelle fart på staden vi ønskte målringane gjennomført på. Trekkjer at kostnadene med etablering av buss-skjura i denne søknaden, så dette felt utanfor sidevegpartene (sjø grunngiving i tidlegare søknad). Sender ikkje som vedlegg til søknaden på nytt, då dette er i dykk arkiv frå førre søknad.	17.08.2020	25.09.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande	Kommunen	110 000	220 000
23	Voss	Veglys i av- og påstigningsvev/ Sundve skule	Mjute trafikantar	Kommunal veg	Krev ikkje reg.plan	Ja, s.54	Sitat: Sundve skule. 170 elever Klasse 1-10. Dei aller fleste kjør med buss/taxi. Tross trygg sats av og påstigning. Fleire etatar er involvert. Voss herad har kommunal veg ved påstigning. Vestland fylkeskommune har ansvar for Skys. Statens vegvesen er vegvegar av E16 og bustadomne. Tiltak : Nytt lyssign. Oppstrøming av rundøyving. Omsett flytt rundøyving vekk frå E16.	01.10.2020	15.12.2020	Tiltaket kan gjennomførast omgåande.	Kommunen	250 000	500 000
SUM												4 530 742	17 421 356

Saksnr: 2020/62405-1
Saksbehandlar: Gunhild Raddum

Saksgang

Utv. saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	28.09.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	14.10.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	14.10.2020

Førespurnad frå Statens vegvesen om MC-Forum i fylkeskommunal regi

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet viser til *Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg (2018 - 2021)* som gir Statens vegvesen eit særskilt ansvar for MC-trafikanter. Vestland fylkeskommune deltek gjerne i trafikktryggleiksarbeid retta mot MC-syklistar, men vurderer at ansvaret for trafikktryggleik bør ligge på nasjonalt nivå.
2. Fylkeskommunen tek ikkje på seg eigarskapet for MC-Forum i Vestland.

Samandrag

I oktober 2018 inngjekk Norsk Motorsykelunion (NMCU) og Vegdirektøren ei samarbeidsavtale om trafikktryggleik, sjå vedlegg 1. Avtalen forplikta mellom anna partane til å samarbeide med fylkeskommunen om tiltak for å redusere ulykker med drepne og hardt skadde motorsyklistar. Tidlegare Hordaland fylkeskommune var aktiv i MC-Forum og deltok i arbeidet med lokale trafikktryggingstiltak. I brev datert 5. mai viser Statens vegvesen (SVV) til regionreforma og fylkeskommunen som vegeigar og ber fylkeskommunane ta ansvar for å etablere nye MC-forum, sjå vedlegg 2.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Rasmussen

Håkon

fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Tidlegare Hordaland fylkeskommune var frå hausten 2018 part i MC-forum saman med SVV, MNCU og politiet. Arbeidet i forumet var mellom anna kartlegging av utsette vegstrekningar og tiltak for å betre trafikktryggleiken, samt informasjon og gjennomføring av TS-dag i samarbeid med køyreskular. Bakgrunnen for samarbeidet var Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg (2018 - 2021), som var inngått mellom NMCU og Vegdirektøren. Statens vegvesen ønskjer nå å overføre leiaransvaret for MC-forum til fylkeskommunane og grunngjev dette med regionreforma og at dei fleste MC-ulykker skjer på fylkesvegnettet. Fylkeskommunane har handtert denne førespurnaden ulikt. Nokre fylkeskommunar har akseptert ansvaret, mens andre vurderer at MC-forum framleis må vere i regi av SVV. Fleire fylkeskommunar har enno ikkje respondert. Svar frå Nordland fylkeskommune er lagt ved til orientering, sjå vedlegg 3.

Fylkesrådmannen er einig i at det bør vere eit auka fokus på å redusere talet på drepne og hardt skadde MC- syklistar. Denne trafikantgruppa er særskilt utsett for ulukker som kan relaterast til vegtilhøva, slik som grus, asfaltkantar, hol og rekkverk. Fylkeskommunen har eit vegeigaransvar, samt ansvar for å samordne tiltak og koordinere arbeidet med trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Dette ansvaret er lagt til trafikktryggingsutval (FTU), og tiltak retta mot MC-syklistar inngår også i dette samarbeidet.

Fylkesrådmannen meiner tiltak som særskilt er retta mot MC-syklistar må vere overordna og fokusere på tiltak som famnar breidt, uavhengig av vegeigar. Etter veglova § 10 har Statens vegvesen eit særskilt ansvar for samfunnstryggleik og beredskap på vegnettet. Vidare er det Statens vegvesen som har forplikta seg til å særskilt arbeide med trafikktryggleik for MC- syklistar gjennom avtalen som er inngått med NMCU. Denne avtalen gjeld ut 2021, og fylkesrådmannen kan vanskeleg sjå at det er riktig å overføre ansvaret til fylkeskommunane i løpet av avtaleperioden. Fylkesrådmannen vurderer det som riktig at Statens vegvesen held fram drifta av MC-forum, og vil gi tilbakemelding til SVV om at Vestland fylkeskommune ikkje tek på seg dette ansvaret.

Vedtakskompetanse

I gjeldande «Reglement for folkevalde organ og delegering» (vedtatt i oktober 2019 i fylkestinget) har Hovudutval for samferdsel og mobilitet eit særskilt ansvar for fylkesvegnettet, og fråsegn til aktuelle saker og tema innan sitt saksfelt.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Personalressursar

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Fokus på trafikktryggleik vil ha positiv effekt.

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

Fylkesrådmannen viser til Veglova § 10 og avtalen som er inngått mellom NMCU og Vegdirektøren. Vestland fylkeskommune deltek gjerne i arbeidet med trafikktryggingstiltak retta mot MC-syklistar, men vi meiner det overordna ansvaret for MC-Forum og bør ligge hos SVV.

Vedlegg:

1: Avtale inngått mellom NMCU og Vegdirektøren

2: Brev frå statens vegvesen datert 5. Mai

3: Svarbrev frå Nordland fylkeskommune



Statens vegvesen

Samarbeidsavtale om trafikksikkerhet

Norsk Motorcykkel Union og Statens vegvesen

Oktober 2018

Samarbeidsavtale om trafikksikkerhet

Partene er enige om at:

- Antall trafikkulykker, og spesielt antall ulykker med drepte og hardt skadde på motorsykkel er uakseptabelt høyt, og det må gjennomføres tiltak som forbedrer situasjonen.
- Det er bekymringsfullt at det for motorsykkel ikke har vært den samme positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde som for andre kjøretøygrupper.
- Det er større sannsynlighet for å oppnå positive resultater dersom alle aktører, som rår over ulike virkemidler, samarbeider for å forbedre trafikksikkerheten.
- Det finnes mye kunnskap om tiltak som kan føre til en forbedret trafikksikkerhets-situasjon. Utfordringen er å få tiltakene gjennomført. Dette gjelder både trafikanttiltak, vegtiltak, kjøretøytiltak, opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet.
- Alle organisasjoner som direkte eller indirekte er involvert i transportaktiviteter kan bidra til at trafikksikkerhetssituasjonen blir bedre for motorsyklister

På bakgrunn av disse punktene er denne avtalen inngått.

Gjennom avtalen forplikter Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union seg til følgende:

- Arbeide aktivt, innenfor eget arbeids- og ansvarsområde, for at antall ulykker med drepte og hardt skadde motorsyklister skal bli redusert
- Samarbeide om å utarbeide og følge opp nasjonal strategi- og handlingsplan for motorsykkel og moped.
- Følge opp tiltak rettet mot motorsykkel og moped i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
- Delta aktivt i det nasjonale MC-rådet.
- Samarbeide med fylkeskommunene i de fylkesvise MC-forumene om lokale tiltak for å forhindre motorsykkelykker

Avtalen gjelder fra 16.10.2018 og løper inntil en av partene sier opp skriftlig.

Oslo, oktober 2018


Bjørn M. Magnussen
Administrasjonssjef
Norsk Motorsykkel Union


Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør
Statens vegvesen



Statens vegvesen

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Klaus Christian Ottersen /
41470049

Vår referanse:
20/78618-1

Deres referanse:

Vår dato:
07.05.2020

Brev til fylkeskommunene om opprettelse av MC-forum

Som følge av Regionsreformen og endring av oppgaver og ansvar innen samferdselssektoren ble mange nettverk naturlig avsluttet. Dette gjelder blant annet de fylkesvise MC- forumene som ble satt på hold i påvente av fylkessammenslåinger. Frem til nyttår bestod disse forumene av i hovedsak NMCU (Norsk Motorcykel Union) og Statens vegvesen. Formålet med forumene er å sette trafiksikkerhet for motorsykel på dagsorden, gjennom bl.a. å gjennomføre MC-befaringer langs vegnettet, med forslag til endringer/tiltak og rapportere dette inn til vegeier, og arrangere en Trafiksikkerhetsdag for MC på våren (utgår i 2020).

«Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021»

https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafiksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf

og «Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykel og moped 2018-2021»

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafiksikkerhet/nasjonal-strategi-og-handlingsplan-for-motorsykel-og-moped> er et sentralt verktøy for MC-forumenes arbeid.

Erfaringene med de fylkesvise mc-forumene viser at det er ønskelig at disse blir videreført. På bakgrunn av Regionsreformen og fylkeskommunens nye rolle, mener vi at eierskapet til de fylkesvise MC-forumene nå bør overdras til dere. Vi oppfordrer derfor til at fylkeskommunene tar initiativ til å kontakte representantene i NMCU og Statens vegvesen for å få etablert nye MC-forum, og i samarbeid tar ansvar for at de driftes på en god måte.

Statens vegvesen har et nært samarbeid med NMCU og begge parter er positive til å bidra lokalt (se oversikt over kontaktpersoner nedenfor). I tillegg mener vi at MC-forumene selv bør invitere relevante aktører til å delta, som ATL, Politi eller Trygg Trafikk. Vi er kjent med at flere MC-forum allerede har kommet i gang.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Anton Jenssens gate 5
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Årlig blir om lag 20 motorsyklister drept i trafikken. Det er derfor behov for aktiv innsats for å redusere antallet alvorlige motorsykkelykker. I perioden 2015-2017 ble 168 personer drept eller hardt skadd i slike ulykker. De fleste MC-ulykkene skjer på fylkesvegnettet. Kontaktperson på Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen vil være Klaus Christian Ottersen. Det er fint om vi får tilbakemelding på mail til klaus.ottersen@vegvesen.no om fylkeskommunen påtar seg oppgaven og navn på fylkeskommunens kontaktperson.

I vedlegget finner dere en oversikt over kontaktpersoner i NMCU og Statens vegvesen pr. fylkeskommune. NMCU ønsker enkelte steder å ha med flere fylkessekretærer. For Statens vegvesen er det satt opp en kontaktperson fra hver av våre 10 Transportforvaltningsseksjoner.

Vedlegg: Kontaktpersoner i NMCU og SVV med navn og mailadresse

Med hilsen

Guro Ranæs
Avdelingsdirektør Trafikksikkerhet

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

AGDER FYLKESKOMMUNE, Agder fylkeskommune Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL
INNLANDET FYLKESKOMMUNE SAMFERDSEL, Postboks 4404 Bedriftsenteret, 2325 HAMAR
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE SAMFERDSELSAVDELINGA, Postboks 2500, 6404
MOLDE
NORDLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 1485, 8048 BODØ
OSLO FYLKESKOMMUNE,
ROGALAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER
TROMS OG FINNMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 701, 9815 VADSØ
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER
VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN
VESTLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 7900, 5020 BERGEN
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Statens vegvesen
Klaus Christian Ottesen
Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Svar fra Nordland fylkeskommune ang. opprettelse av MC-forum

Viser til brev av 7 mai 2020 hvor Statens vegvesen oppfordrer fylkeskommunene til å ta initiativ i arbeidet med etablering av fylkesvise MC forum, samt ta ansvar for å drifte disse på en god måte. Overdragelsen av ansvar fra Statens Vegvesen til fylket begrunnes med regionsreformen, fylkeskommunens nye rolle og at hovedvekten av MC-ulykker skjer på fylkesvegnettet.

Som veieier ønsker Nordland Fylkeskommune å delta i MC-forum, som anses som et viktig nettverk for å ivareta trafikksikkerheten for MC-førere. Men Nordland Fylkeskommune ønsker *ikke* å inneha eierskapet til de fylkesvise MC-forumene, hvor bakgrunnen for dette er som følger:

- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2018-2021) ansvarliggjør Statens Vegvesen som aktør i arbeidet med MC-sikkerhet gjennom følgende oppfølgingstiltak:
 - 81. Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykkkel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.
 - 82. Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkelleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkkel og moped
- Det er Statens Vegvesen og NMCU som har utarbeidet den nasjonale strategien for handlingsplan for motorsykkkel og moped (2018-2021)
- Det er Statens vegvesen som har det overordnede sektoransvaret for trafikksikkerhet, og Nordland Fylkeskommune ønsker at det skal være et helhetlig arbeid tilknyttet området motorsykkkel. SVV har i faggruppen «Trafikant og kjøretøy» god kompetanse på fagfeltet for MC-førere og den totale kjøretøygruppen.

Nordland fylkeskommune har hatt saken om overtagelse av MC-forum oppe til diskusjon internt, og det har altså blitt konkludert med at Statens Vegvesen bør drifte nevnte forum.

Undertegnede er kontaktperson i Nordland Fylkeskommune for saker gjeldende trafikksikkerhet, og henvendelser tilknyttet fylkets deltagelse i nettverket kan rettes til meg.

Med vennlig hilsen

Silje Mari Bergsnev
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål 2605

LILLEHAMMER

Saksnr: 2020/6-49
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen
 Vinjevoll

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	8/20	28.09.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.10.2020

Tilskot til trafikktryggingsarrangement, andre tildeling 2020

Forslag til innstilling

1. Tilskot til trafikktryggleiksaktivitetar fordelast på følgjande måte

Søkjjar	Namn på aktivitet	Totalkostnad på aktivitet	Søknadssum	Tilskot
Hystad skule	Fokus på trafikksikkerheit og etablering av Hjartesone	49 500 kr	49 500 kr	49 500 kr
FAU Garnes skule	Trafikksikkerhetsdag	43 500 kr	30 000 kr	30 000 kr
Bømlo kommune	Markering av nasjonal refleksdag	40 000 kr	40 000 kr	40 000 kr
Stryn kommune	Trafikktryggleiksmateriale til valfag <i>Trafikk</i>	61 720 kr	62 000 kr	46 300 kr
FAU Indre Hafslo		10 000 kr	10 000 kr	0 kr
Sædalen FAU	Refleksvestaksjon høst 2020	6 000 kr	6 000 kr	6 000 kr
Stavlandsneset velforening	Trafikktiltak Stavlandsneset	100 000 kr	100 000 kr	0 kr
Stryn vidaregåande skule	Trafikktryggingsdag	68 250 kr	48 000 kr	48 000 kr
Trygg Trafikk	Sykkelysaksjonen #bruksykkelys	200 000 kr	150 000 kr	150 000 kr
Stord kommune	Trygg på sykkel i Stord	45 500 kr	45 500 kr	45 500 kr
Firda VGS	Trafikktryggingstiltak og markering av refleksdagen	29 000 kr	29 000 kr	29 000 kr
Sogndal VGS	Refleksaksjon	7 000 kr	7 000 kr	7 000 kr
Moster Grendautval	Universell tursti	4 100 000 kr	500 000 kr	0 kr
Ramsøy idrettslag	Trafikkveld på Ramsøy	10 000 kr	10 000 kr	10 000 kr
FAU Hanøy skole	Online trafikkquiz/bingo	36 900 kr	36 900 kr	36 900 kr

Måløy vidaregåande skule	Markering av refleksens dag	4 800 kr	4 800 kr	4 800 kr
Total		4 812 170 kr	1 128 700 kr	503 000kr

Samandrag

Vestland fylkeskommune ønskjer å stimulere til haldningsskapande trafikktryggleiksarbeid i heile Vestland fylke, og delar difor årleg ut midlar til gjennomføring av trafikktryggleiksaktivitetar.

Til andre søknadsrunde kom det inn 16 søknadar, med ein samla søknadssum på 1 128 700 kr. I fylkesrådmannen si innstilling er det gitt tilsegn på 503 000 kr til 13 ulike aktivitetar. Dei tre søknadane som ikkje får midlar er fysiske tiltak, og vil bli meldt vidare gjennom andre kanalar.

I retningslinjene for tilskotsordninga står det at midlane kan nyttast til haldningsskapande tiltak, informasjonstiltak, opplæringstiltak (inkludert trafikantopplæring), arrangement, kampanjar, aksjonar og prosjekt (med meir) som bidrar til å tryggje trafikk og trafikantar. Ordninga opnar ikkje for midlar til fysiske tiltak.

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Torill Klinker
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I PS 8/2020 «Fordeling av FTU-midlar for 2020» vedtok hovudutval for samferdsel og mobilitet å løyve 2 000 000 kr til tilskot til trafikktryggingsaktivitetar.

Tilskotsordninga har hatt to fristar i år, no er den andre fristen for i år ute. Etter fristen 25.februar vart det delt ut 1 275 500 kr fordelt på 28 aktivitetar. Det inneberer at det gjenstår 724 500 kr til denne tildelinga.

Til andre søknadsrunde kom det inn 16 søknadar, med ein samla søknadssum på 1 128 700 kr. I fylkesrådmannen si innstilling er det gitt tilsegn på 503 000 kr

Kriterium for tilskotsordninga

- Det blir lagt vekt på trafikkfagleg kvalitet og kor sentralt førebyggjande trafikksikringsarbeid står i tiltaket.
- Kor breitt tiltaket når ut vert vurdert opp mot storleiken på søknadssum.
- Trafikksikringsaktivitetar i kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vert prioritert.
- Frivillige organisasjonar som driv med kontinuerleg og regionalt forankra trafikktryggingsarbeid vert prioritert.
- Tilskotet kan nyttast til kostnader som er direkte knytt til gjennomføring av tiltaket.
- Tilskotet kan ikkje nyttast til kostnader knytt til ordinær drift og administrasjon av søkjar si verksemd.
- Det er mogleg å søkje om midlar til tiltak som blir gjennomført før sak om tildeling er handsama politisk. Tiltaket kan ikkje vere gjennomført før søknad er sendt.

Dersom totalkostnaden av aktiviteten er meir enn 50 000 kr er det krav om 25 % eigenandel.

Skildring av søknadane som er komne inn

Hystad skule

Hystad skule har blitt hjertesone-skule, og ønskjer å markere dette med eit kick-off arrangement for å synleggjere tiltaket i større grad. Dei skal ha fokus på dette ei veke, og det blir premiar til elevane. Dei skal i tillegg ha sykkelopplæring i form av Sykkelkids, eit opplegg som har fått svært gode tilbakemeldingar. Dei skal også få elevane til å vere med å lage ein musikkvideo for å gjere alle engasjerte. Hystad skule har søkt om 49 500 kr til arrangementet. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 49 500 kr.

FAU Garnes skule

FAU ved Garnes skule søker om midlar til å gjennomføre ein trafikktryggleiksdag ved skulen. Skulen har 350 elevar, og skal ha fokus på trafikkopplæring i heile veke 42. 7.klasse skal besøke trafikksikkerhetshallen på Lyngbø, medan dei andre elevane har opplegg på skulen. Opplegget er i samarbeid med blålysetatane, NLF og eit busselskap. Dei søker om 30 000 kr til å gjennomføre trafikktryggleiksdagen. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 30 000 kr.

Bømlo kommune

Bømlo kommune søker midlar til markering av refleksens dag i Bømlo. Bømlo er godkjend som Trafikksikker kommune. Dei skal ha markeringar på skular og på kulturhuset, samt utdeling av refleksar til syklende og gåande på morgonen. Dei søker om 40 000 kr til å kjøpe inn refleksar. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 40 000 kr.

Stryn kommune

Stryn kommune søker midlar til å kjøpe inn utstyr som skal brukast til materiell i valfaget Trafikk på ungdomskulen. Utstyret skal nyttast til praktiske øvingar i faget. I alt skal dei kjøpe utstyr for 61 720 kr, og søker om 62 000 kr. For arrangement med totalkostnad over 50 000 kr er det krav om 25 % eigenandel. Fylkesrådmannen innstiller difor på eit tilskot på 46 300 kr.

FAU Indre Hafslo

FAU ved Indre Hafslo skule søker om 10 000 kr til å kjøpe inn eit bussskur som skal stå ved haldeplassen nær oppveksttunet. Dette er eit fysisk tiltak, og difor ikkje eigna for denne tilskotsordninga. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 0 kr.

Sædalen FAU

Sædalen FAU arrangerer kvart år ein refleksvest-aksjon ved skulen. Dette er med på å dra opp delen av elevar som brukar refleks på skulevegen. To gongar i løpet av aksjonen vert det premiering i form av pizza til ei skuleklasse. Dei søker om 6 000 kr til å kjøpe inn pizza. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 6 000 kr.

Stavlandsneset velforening

Stavlandsneset velforening søkjer om 100 000 kr til å lage fartshumpar og skilting av veggen. Dette er kommunal veg, og innspelet blir difor sendt vidare til kommunen. Tiltaket er ikkje i tråd med kriteria for denne tilskotsordninga. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 0 kr.

Stryn vidaregåande skule

Stryn VGS søkjer midlar til å arrangere ein trafikktryggingdag. Det vil bli sett opp ulike stasjonar som elevane skal innom i løpet av dagen. Det vil vere særleg fokus på nyerverva førarkort og fart, kva ein skal gjere når ulykka fyrst er ute, samt refleksbruk. Dagen blir arrangert i samarbeid med naudlysetatane, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Dei søker om 48 000 kr til å gjennomføre dagen. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 48 000 kr.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk søker midlar til å gjennomføre kampanjen #bruksykkellys. Kampanjen oppstod i fjor, og er eit samarbeid mellom Trygg Trafikk, fylkeskommunen, Sykkelkids og Miljøløftet. Kampanjen set fokus på kor viktig det er å nytte sykkellys når vi går inn i mørketida. Ved gjennomføring av Sykkelkids på skular vil det bli montert lykter på sykklar som manglar dette, i tillegg vil sykkelbyane få tilbod om lykter, samt idrettslag, skular og andre interessentar i fylket. Midlane går til å lage materiell og kjøpe inn sykkellys til utdeling. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 150 000 kr.

Stord kommune

Stord kommune søkjer om midlar til å gjennomføre sykkel- og trafikkopplæring for elevar på ved tre skular. Arrangementet skal sikre at elevane har tilstrekkelege ferdigheiter til å sykle i trafikken. «Sykkelkids» arrangerast i samarbeid med Norges Cycleforbund, og har blitt gjennomført ved mange skular i Hordaland med stor suksess. Dei søker om 45 500 kr som er eigenandelen for programmet. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 45 500 kr.

Firda vidaregåande skule

Firda VGS jobbar kontinuerlig med haldningsskapande trafikktryggingarbeid ved skulen. No søkjer dei midlar til å markere refleksens dag med utdeling av refleksar og premiar, samt enkelt servering. Firda VGS ligg i Gloppen kommune, som er godkjent som trafikksikker kommune. Dei søkjer om 29 000 kr, og fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 29 000 kr.

Sogndal vidaregåande skule

Sogndal VGS samarbeider med politiet og Statens Vegvesen om å markere refleksens dag ved skulen. Dei søkjer om 7 000 kr til å kjøpe inn refleksar til utdeling. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 7 000 kr.

Moster grendautval

Moster grendautval søkjer midlar til å bygge ein universell tursti som skal fungere som skuleveg. Det skal vere ein sti for alle i bygda. Dei søkjer om 500 000 kr til å lage turstien. Dette er eit fysisk tiltak, og difor ikkje eigna for denne tilskotsordninga. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 0 kr.

FAU Hanøy skole

FAU ved Hanøy skule samarbeider med skulen for å gi elevane opplæring i trafikktrygging. Etter at skulen har gitt informasjon og undervisning i temaet vil FAU arrangere ein online trafikkquiz/bingo for elevane. Det blir premiar og trøystepremiar til elevane i form av refleksar, lys og andre trafikkeffektar.

Ramsøy idrettslag

Ramsøy idrettslag søkar midlar til å arrangere ein trafikk-kveld på Ramsøy. Dei ønskjer å arrangere ein kveld med fokus på sykkel og gange til trening og kamp. Dei ønskjer å lage ein haldningskampanje med materiell, mat og drikke. Dei søker om 10 000 kr, og fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 10 000 kr.

Måløy vidaregåande skule

Ved måløy vidaregåande skule søker dei om 4 800 kr til å arrangere refleksens dag. Dei skal dele ut refleks til alle elevane, og arrangementet vil bli gjort i samband med anna opplegg for trafikksikring som går gjennom heile skuleåret. Fylkesrådmannen innstiller på eit tilskot på 4 800 kr.

Vedtakskompetanse

I delegeringsreglementet til Vestland fylkeskommune står det i punkt 3. under hovudutval for samferdsel og mobilitet at dei skal fordele fylkeskommunale tilskots- og stønadsordningar innanfor sitt område.

Fylkestrafikksikringsutvalet skal gje tilråding i saker innafor sitt saksområde.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtok i PS 8/2020 å løyve 2 mill.kr til tilskotsordning for trafikktryggingsaktivitet.

Klima: Trafikkopplæring og kjensle av tryggleik er grunnleggande føresetnader for at dagens barn og unge vel gange og sykkel føre bil når dei veks til.

Folkehelse: Trafikkopplæring og kjensle av tryggleik er grunnleggande føresetnader for at dagens barn og unge vel gange og sykkel føre bil når dei veks til

Regional planstrategi: Satsing på trafikkopplæring og tilrettelegging for fysisk aktivitet frå ung alder er viktig for å styrka konkurransekrafta til gange og sykling som klimavenlege transportformer.

Konklusjon

Fylkesrådmannen er glad for at det blir arrangert ei rekke trafikktryggingsaktivitetar i Vestland no i haust. Mykje av det haldningsskapande arbeidet som var planlagt i vår og sommar har blitt utsett, avlyst eller endra.

Det haldningsskapande arbeidet er ein viktig del av det å nå nullvisjonen om null drepne eller hardt skadde i trafikken.

Saksnr: 2020/62195-1
Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	9/20	28.09.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.10.2020

Oppstart av arbeidet med handlingsprogram for trafikktrygging Vestland 2022-2025

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til rammene for utarbeiding av handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025, slik dei kjem fram av saka.

Samandrag

Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025 vil vera fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy for å utøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a. for å *tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikksikkerheita i fylket*. Overordna mål er å redusera talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken, i tråd med måltal frå NTP. Nullvisjonen ligg til grunn for arbeidet.

Handlingsprogrammet vert koplta tett mot Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg, og fylkeskommunale tiltak. FTU har ansvar for utarbeiding av handlingsprogrammet. Det vert lagt vekt på å sikra god medverknad, mellom anna frå kommunane, unge, eldre og menneske med funksjonsnedsetting. Handlingsprogrammet skal sjå heile ts-arbeidet i samanheng og prioritera tiltak ut frå utfordringsbiletet.

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

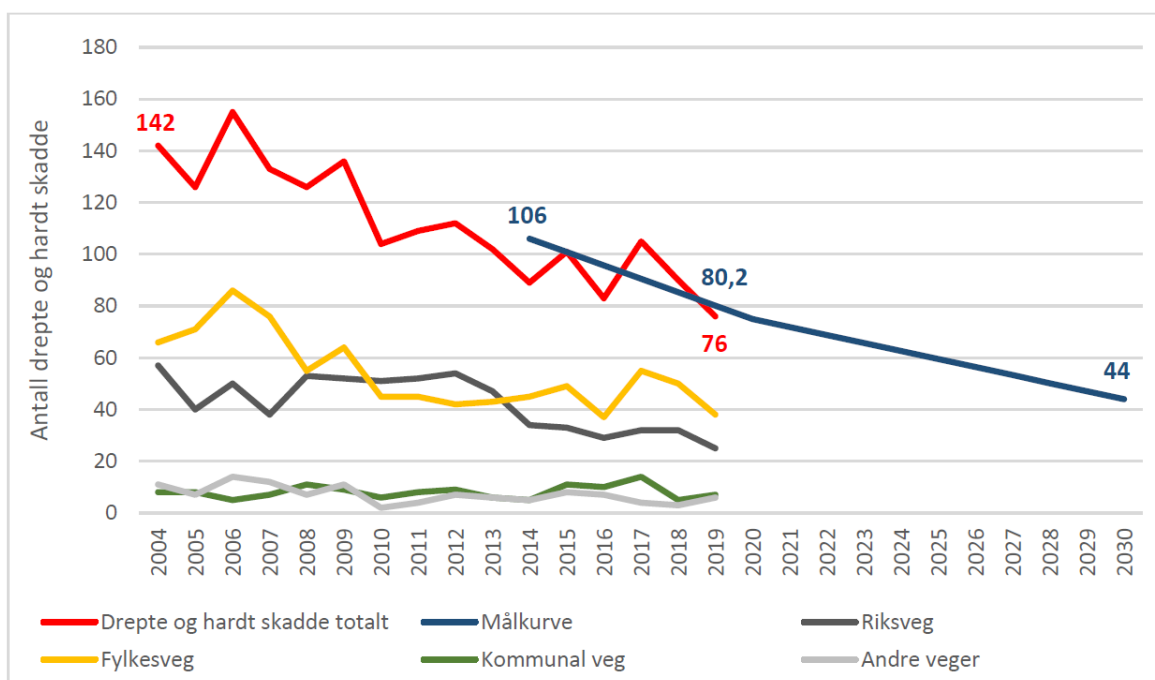
Gjennom Reglement for folkevalde organ og delegering, fastsett av fylkestinget oktober 2019, er det bestemt at det skal verta utarbeidd eit handlingsprogram for trafikktrygging. Ansvar for utarbeidinga av handlingsprogrammet er lagt til trafikktryggingsutvalet (FTU). I utvalsreglementet heiter det at utvalet skal «*ta dei initiativ utvalet finn naudsynt, og samordne offentleg og frivillig trafikktryggingsarbeid i fylket. Trafikktryggingsutvalet har ansvar for utarbeiding av eit handlingsprogram for Vestland*».

Forankring i lovverket

Fylkeskommunen har eit lovpålagt ansvar etter vegtrafikklova §40a. for å *tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikksikkerheita i fylket*. Vidare har fylkeskommunen, etter folkehelselova (2011) §20, eit ansvar for å fremja folkehelse innan dei oppgåver og med dei verkemiddel som fylkeskommunen er tillagt. Fylkeskommunen skal også understøtta folkehelsearbeidet i kommunane, og vera ein pådrivar og koordinator for folkehelsearbeidet i fylket. Trafikktryggleiksarbeid er viktig for folkehelsa, både ved å redusera personskadar og tap av liv, og ved å bidra til trygg ferdsel og trygge lokalmiljø.

Trafikktryggingsarbeidet i Noreg og fylkeskommunane si rolle

Trafikktryggingsarbeidet i Noreg er breitt, kunnskapsdrive og organisert i ein felles innsats med klare mål. Det overordna, nasjonale målet, gitt i Nasjonal transportplan (NTP) er å koma under 350 drepne og hardt skadde menneske i vegtrafikken i år 2030. For Vestland er måltala 63 i 2024 og 44 i 2030. Som figuren under syner, enda me opp på 76 drepne og hardt skadde menneske i fjor - eit stykke under målkurva (80,2)¹.



Figur 1: Utvikling i talet drepne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målkurve fram mot 2030².

For å nå desse måla er det utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg (2018-2021)³. Her har fylkeskommunane 16 tiltak dei skal følgja opp, og to tiltak der dei har eit delansvar men ikkje hovudansvaret. Tiltaka fordeler seg på følgjande innsatsområde:

¹ Ulykkestala for tidlegare Hornindal kommune er tatt ut frå grafane som syner ulykkesutviklinga. Dette av di kommunen no er slått saman med Volda kommune og har blitt ein del av Møre og Romsdal fylke.

² Figuren er henta frå rapporten Trafikksikkerhetsutviklingen 2019 (Statens vegvesen, 2020).

³ Fylkeskommunane har deltatt i dette arbeidet, saman med Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk og sju storbykommunar. Planen byggjer på Nasjonal transportplan 2018-2029 og Meld. St. 40 (2015-2016) «Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering».

- Belte i bil og buss og sikring av barn»
- Barn og unge (0-14 år)
- Ungdom og unge førarar
- Gåande og syklende
- Møte- og utforkøyringsulykker
- Trafikksikkerheitsarbeid i fylkeskommunar og kommunar

Overordna planar

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) og *Regional transportplan for Vestland 2022-2033* er sentrale overordna planar som handlingsprogrammet skal samordna seg med. Gjennom måla om reduksjon i talet drepne og hardt skadde er handlingsprogrammet også kopla til *Nasjonale transportplan (NTP) (2018-2029)*. *Barnas transportplan* er eit kapittel tatt inn i NTP for å sikra at omsynet til barn og unge vert sikra i utviklinga av transportsystemet. *Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021* er handlingsplan til NTP, og eit dokument som forpliktar også fylkeskommunane gjennom ei rekke tiltak. Det er ønskeleg at handlingsprogrammet vårt vert tydeleg kopla til den nasjonale tiltaksplanen, for å styrka vår forplikting til eit samordna nasjonalt ts-arbeid.

Utviklingsplan for Vestland er bygt opp kring berekraftmåla til FN. Trafikktryggingsarbeidet er relevant for fleire berekraftsmål. Utviklingsplanen gir vidare tre gjennomgåande tema som ein må ta omsyn til i regional planlegging.

Gjennomgåande tema i regional planlegging (Utviklingsplan for Vestland 2020-2024)	
Tema	Døme på koplinga til ts-arbeidet
Klima og miljø	Gjennom å leggja til rette for mjuke trafikantar og trygge kollektivreiser
Folkehelse	Ved å leggja til rette for meir gåing og sykling, færre ulykker og tryggare lokalsamfunn og oppvekstmiljø
Integrering og inkludering	Gjennom å bidra til universell utforming og tilgjengeleg infrastruktur

Meir om koplinga mellom ts-arbeidet og utviklingsplanen er å finna under «Vurderingar og verknader».

Prosesskrav

Det er ikkje knytt formelle prosesskrav til utarbeidinga av handlingsprogrammet etter *plan- og bygningslova* (2008). Det er likevel tenleg å jobba for god medverknad, og at det vert gjennomført ein høyringsrunde. Etter *forskrift om medverknadsordningar* (2019) har det fylkeskommunale eldrerådet, rådet for personar med funksjonsnedsetting og ungdomsrådet (Vestland ungdomsutval) rett til å uttala seg i alle saker som gjeld dei, og folkevalde organ har ansvar skal leggja sakene føre dei aktuelle råda. Det vert lagt vekt på at råda skal verta involvert tidleg i prosessane, slik at uttalar frå råda har moglegheit til å påverka utfallet av dei einssilde sakene. Det vert også lagt opp til ei høyring av forslag til handlingsprogram.

Vedtakskompetanse

Utval for samferdsel og mobilitet kan gi tilslutnad til prinsipp for prioritering av tiltak innfor sine område.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Handlingsprogram for trafikktrygging skal gi føringar for verkemiddelbruk innanfor trafikktryggingsarbeidet, med dette også korleis FTU-midlar og midlar til fysiske trafikktryggingstiltak skal verta fordelt vidare.

Me tar utgangspunkt i at eventuelle kostnader knytt til utarbeiding av handlingsprogrammet vert dekkja innanfor gjeldande budsjettrammer.

Klima: Trafikktryggingsarbeidet har ei viktig kopling til arbeidet med å redusera klimagassutsleppa, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykla og gå, på kostnad av bilbruk.

Folkehelse: Trafikktryggingsarbeidet bidrar positivt til folkehelsa, både ved at det gir færre skadde og drepne i trafikkulykker og ved at trygge trafikantar og trafikkmiljø fremjar fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) har vore på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premiss for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom ts-arbeidet og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Handlingsprogrammet sitt føremål

Handlingsprogrammet skal:

- vera fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy for å utøva ansvaret etter vegtrafikklova §40a. for å *tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikkikkerheita i fylket.*
- sjå heile trafikktryggingsarbeidet og verkemidla i samanheng
- identifisera dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken
- velja innretning for ts-arbeidet og prioritera tiltak/satsingar.
- gi føringar for kor og korleis innsatsen med dei fysiske ts-tiltaka skal verta gjennomført, og korleis tilgjengelege midlar skal verta fordelt.

Prioritering av dei konkrete fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet vil bli halde utanfor handlingsprogrammet. Dette vil høyra til investeringsprogram for fylkesvegnettet (handlingsprogram til RTP).

Visjon og overordna mål

Nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepne i vegtrafikken ligg til grunn for arbeidet. Det overordna målet for handlingsprogrammet er å bidra til å redusera talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken, i tråd med måltala gitt gjennom NTP og Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerheit på veg 2018-2021. Der det er tenleg vil me kunna setta eigne delmål og målsettingar for ts-arbeidet. Elles har Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerheit på veg 2018-2021 fleire tilstandsmål som kan vera aktuelle å bryta ned på fylkesnivå.

Sjå elles «Trafikktryggingsarbeidet i Noreg og fylkeskommunane si rolle».

Organisering av arbeidet

Trafikktryggingsutvalet si rolle

Etter gjeldande utvalsreglement har FTU eit *ansvar for utarbeiding* av handlingsprogrammet. Det inneber at utvalet skal verta involvert og ta del i utforminga, og elles verta orientert om arbeidet med handlingsprogrammet. Særleg er det ønskeleg at utvalet får høve til å drøfta og ta stilling til sentrale problemstillingar og vegval.

Prosjektgruppe

Prosjektleiing er lagt til avdeling for infrastruktur og veg (INV), seksjon for forvaltning, utgreiing og geodata (FUG), eining for utgreiing.

Det er oppretta ei administrativ og tverretatleg prosjektgruppe med representantar frå:

- INV, FUG, Utgreiing
- avdeling for mobilitet og kollektiv (MOK), seksjon for transportplan
- avdeling for strategisk utvikling og digitalisering (SUD), seksjon for plan, klima og folkehelse

- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen, divisjon for transport og samfunn

Fleirtalet av representantane i prosjektgruppa inngår som rådgjevande medlemmar i FTU. Samla har prosjektgruppa brei kompetanse og erfaring med trafikktryggingsarbeid. Dette inkluderer både ulykkesanalyse, kompetanse på fysiske, trafikantretta og organisatoriske tiltak (m.m.), i tillegg til kompetanse på folkehelse og mobilitet.

Prosjektgruppa har ansvar for at dei ulike fasane i planarbeidet vert gjennomført og at plandokumentet vert fylt med innhald. Det inneber evalueringar, utarbeiding av kunnskapsgrunnlag, førebuingar *til* og gjennomføring *av* medverknad, vurderingar av innspel og ferdigstilling av planforslag for vedtak.

Ressurspersonar

Prosjektgruppa vil nytta seg av ressurspersonar på felt der det trengst særskilt kompetanse. I tillegg vil det vera behov for å forankra arbeidet i ulike delar av organisasjonen, så vel som i andre etatar. Handlingsprogrammet vil innehalde tema og tiltak som sorterer under ulike avdelingar i fylkeskommunen.

Overordna framdriftsplan

Tabellen under skisserer ein overordna framdriftsplan for utarbeidinga av handlingsprogrammet. Justeringar kan bli gjort etter kvart, dersom det vert vurdert som tenleg for å sikra ein god prosess. Det vert vurdert om forslag til handlingsprogram skal ut på høyring før vedtak. Det er lagt opp til ulike former for medverknad i prosessen (sjå «Medverknad»).

Evalueringar og kunnskapsgrunnlag

I første fase er det tenkt å gjennomføra evalueringar av gjeldande/tidlegare handlingsprogram og -planar for det fylkeskommunale ts-arbeidet. Her kan nemnast:

- Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland, 2014-2017
- Investeringsprogram for fylkesvegnettet i Hordaland, 2018/2019-2029
- Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging, Sogn og Fjordane, 2018-2021

Evalueringa vert ein del av kunnskapen som nytt handlingsprogram skal bygga vidare på. Det er også aktuelt å gjera evalueringar av korleis ein har jobba med fysiske trafikktryggingstiltak opp mot dei viktigaste ulykkestypene og utsette trafikantgrupper.

Overordna framdriftsplan, handlingsprogram for trafikktrygging

Fase	Kva?	Kor tid?
Oppstart	Sak om oppstart til SAMO	sep.-okt. 20
Utgreiingsfase	Evalueringar og utarbeiding av kunnskapsgrunnlag	sep.-nov. 20
	Innleiande planarbeid (skisse av innretting)	sep.-nov. 20
Medverknad		okt.-feb. 20/21
Utarbeiding av plan		jan.-mai 21
Høyring?		aug.-sep. 21
Vurdering innspel?	Vurdering av innkomne høyringsinnspel	sep.-okt. 21
Vedtak	Politisk handsaming	Hausten 2021

Ein grunnpilar i handlingsprogrammet vil vera ein analyse av ulykkesutviklinga. Det er aktuelt å gå i djupna på sentrale problemstillingar, med mål om å finna treffsikre tiltak med verknad på ulykkesutviklinga.

Samhandling med kommunane er ein viktig del av det fylkeskommunale ts-arbeidet. Me ønskjer å gjennomføra ei spørjeundersøking retta mot kommunane, for å læra meir om deira arbeid og behov. Dette vil også vera ein del av medverknadsprosessen til handlingsprogrammet.

Medverknad

Trafikktryggingsutvalet

Det er i hovudsak tenkt to måtar å involvera FTU i utarbeidinga av handlingsprogrammet. Den eine er å gjennomføra ein «handlingsprogramverkstad» med utvalet. Den andre er å gjennomføra ulike temabolkar som del av FTU-møta, med mål om å få til gode drøftingar av sentrale problemstillingar og vegval.

Kommunane i Vestland

Som nemnt over ønskjer me å gjennomføra ei spørjeundersøking retta mot kommunane. Me ønskjer også å nytta trafikksikringskonferansen til dialog med kommunane.

Unge, eldre og personar med funksjonsnedsetting

Me vil leggja fram arbeidet med handlingsprogrammet for Vestland ungdomsutval, fylkeseldrerådet og råd for personar med funksjonsnedsetting for drøfting og innspel.

Høyring

Det vert vurdert om framlegget til handlingsprogram skal ut på høyring når det er klart. Normalt vil ein høyringsperiode vera på minst 6 veker.

Moglege tema

Moglege tema i handlingsprogrammet er skissert under. Det er viktig å ikkje låsa seg for tidleg til desse. Det skal vera rom for endringar gjennom prosessen, særleg ut frå den kunnskapen me skaffar oss gjennom evalueringar og ulykkesanalyse og innspel frå medverknadsprosessen.

Moglege tema i handlingsprogrammet:

TS og kollektiv

Gående og syklende

Trygg skuleveg, trygg fritid

TS i vidaregåande skule

Intelligente transportsystem (ITS)

Møte- og utforkøyringsulykker

TS i kommunane og i fylkeskommunen

Konklusjon

Målet med denne saka er å fastsetta rammer for utarbeidinga av handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025. Fylkesdirektøren ber om at hovudutvalet sluttar seg til dei skisserte rammene.

 Saksnr: 2020/45207-16
 Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	10/20	28.09.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.10.2020

Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikktryggingplanar 2020

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet gjer vedtak om budsjettendring innanfor løyvingnivå FTU-midlar. Mindreforbruket i tilskotsordninga for trafikktryggleiksaktivitetar - totalt kr. 369.300 - vert lagt til ramma for kommunale trafikktryggingplanar.

2. Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikktryggingplanar 2020 vert fordelt som følgjer:

Kommune	Tildeling (kr)
Aurland	150 000
Austrheim	100 000
Bjørnafjorden	150 000
Bremanger	100 000
Fitjar	150 000
Kinn	108 150
Luster	37 500
Masfjorden	150 000
Stad	150 000
Stord	83 650
Stryn	40 000
Sunnfjord	150 000
SUM	1 369 300

3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet vil oppmoda kommunane om å sjå til kriteria for godkjenningssordninga Trafikksikker kommune, og vurdere desse opp mot eige trafikktryggingarbeid.

4. Hovudutval for samferdsel og mobilitet vil vidare påpeika viktigheita av at kommunane prioriterer arbeidet med trafikktryggingplanar. For å lykkast med å nå måla om reduksjonar i tala drepne og hardt skadde er me avhengige at kommunane tar ei aktiv rolle i trafikktryggingarbeidet. Kommunale trafikktryggingplanar er viktige innspel til prioriteringar av ts-tiltak på fylkesveg.

Samandrag

Vestland fylkeskommune gir tilskot til kommunale ts-planar. Her legg me vekt at kommunane skal ha eit aktivt forhold til ts-planane, og eit eigarskap til tiltaka og ts-arbeidet. Dette er spegla i kriteria for tilskotsordninga. Til søknadsfristen 15. juli kom det inn søknadar frå tolv kommunar. Det er søkt om til saman 1,5 mill. kr i tilskot frå ramma til ordninga på 1 mill. kr. Ved ei omdisponering av ledige FTU-midlar kan dei fleste få det dei har søkt om. Jamt over tilfredsstillar søknadane kriteria for tilskotsordninga. Dei fleste utarbeider kommunedelplanar, der lovkrav sikrar ei viss politisk forankring og medverknad. Fylkesdirektøren er nøgd med pågangen på ordninga og ser positivt på at ts-planarbeid vert prioritert i fleire samanslåtte kommunar.

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Tilskot trafikktryggingplanar 2020 - nøkkelinno om søknadane

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I 2019 vart tilskotsordningane som gamle Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar hadde til trafikktryggleik, samordna og utvikla vidare til tre tilskotsordningar for Vestland fylkeskommune. Retningslinjer for tilskotsordningane vart fastsett i fellesnemnda for fylkessamanslåinga 18. juni 2019. Ei av ordningane gjeld for tilskot til utarbeiding av kommunale trafikktryggingsplanar (ts-planar).

Satsingsområde innan trafikktryggingsarbeidet

Fram til ny regional transportplan og handlingsprogram for trafikktrygging er fastsette, kjem satsingsområde for trafikktryggingsarbeidet fram av budsjettokumentet for 2020, under kapittel 6.2 «Investeringsprogram fylkesvegar inkl. rassikring 2020-2023». Her heiter det (under «Trafikktryggingstiltak»):

«Målsetting i trafikksikringsarbeidet bygger på nullvisjonen og er underlagt overordna målsettingar på nasjonalt og regionalt nivå. Fylkesvegnettet i Vestland har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet, som i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulykker, og ulykker med mjuke trafikantar. Ut frå dette vil Vestland fylkeskommune i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Fylkeskommunen og kommunalt ts-planarbeid

Vestland fylkeskommune er høyringspart for kommunale ts-planar. Me ønskjer også at ferdige ts-planar vert tilsendt oss. Fylkeskommunen har også eit godt fagmiljø på trafikktrygging og kan bidra inn i prosjektgrupper eller på andre måtar i arbeidet med kommunale ts-planar.

Kommunale trafikktryggingsplanar er det viktigaste styringsverktøyet for det kommunale ts-arbeidet. I planane identifiserer kommunen lokale utfordringar og prioriterer tiltak, både fysiske på vegnettet så vel som trafikantretta og organisatoriske tiltak. Innspel frå kommunale ts-planar er viktige for å kunna gjera gode prioriteringar av våre investeringsmidlar til tiltak på fylkesveg. Hovudutval for samferdsel og mobilitet handsama 3. juni 2020 sak om samarbeid med kommunar om fysiske ts-tiltak (politisk sak (PS) 52/2020), der dei mellom anna stadfesta følgjande i vedtaket:

«Hovudutval for samferdsel og mobilitet er positiv til spleiselag med kommunane for å få realisert mest mogleg tiltak innan trafikktryggleik for pengane. Hovudutvalet legg til grunn at tiltaka i hovudsak må vera prioriterte i kommunale trafikksikringsplanar.»

Om tilskotsordninga

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Gjennom fysiske tiltak som vert prioritert i planane er tilskotsordninga også relevant for satsingsområda *møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok*, og *mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*. Tilskotsordninga er også koplå til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021, der eitt av tiltaka er at fylkeskommunane skal jobba for at alle kommunar har kommunale trafikktryggingsplanar.

Målgruppe for tilskotsordninga er alle kommunar i Vestland fylke. Ordninga har som mål å styrka det målretta trafikktryggingsarbeidet i kommunane. Kommunane kan søka om tilskot på inntil 150.000 kr til utarbeiding/revisjon av kommunale trafikktryggingsplanar. Det er eit krav om minimum 50 prosent eigendel. Det er opna for at kommunane kan nytta midlar til utgreiingar, delrapportar og liknande som er naudsynt for å sikra eit godt fagleg grunnlag for planen.

Kriterium

Det er frå fylkeskommunen si side lagt vekt på at kommunane skal ha eit aktivt forhold til ts-planane, og eit eigarskap til tiltaka og ts-arbeidet. Dette er spegla i kriteria for tilskotsordninga:

- Kommunen må gjennom søknad skildra planprosessen slik at den kommunale eigarskapen til prosessen, medverknad, forventna framdrift og kostnader kjem tydeleg fram.
- Det er ein føremon at kommunane kan visa til eit tydeleg eigarskap til planprosessen.
- Det er ein føremon at planarbeidet sikrar brei medverknad.
- Det er ein føremon at planprosessen er godt forankra politisk og administrativt i kommunen.
- Kommunen bør stå ansvarleg for prosjektleiing og gjennomføring av planarbeidet.

Søknader til årets tildeling

Til søknadsfristen 15. juli kom det inn søknadar om tilskot frå tolv av fylkets 43 kommunar. Årets ramme for tilskotsordninga er på 1 mill. kr, medan det er søkt om tilskot på 1,5 mill. kr. Planprosessane er samla gitt å ha ein kostnad på drygt 3 mill. kr.

Tilskot til kommunale trafikktryggingssplanar 2020 - alle søknadar		
Kommune	Samla kostnader	Søknadssum
Aurland	300 000	150 000
Austrheim	200 000	100 000
Bjørnafjorden	330 000	150 000
Bremanger	200 000	100 000
Fitjar	300 000	150 000
Kinn	600 000	250 000
Luster	75 000	37 500
Masfjorden		150 000
Stad	500 000	150 000
Stord	167 300	83 650
Stryn	80 000	40 000
Sunnfjord	300 000	150 000
SUM	3 052 300	1 511 150
<i>Ramme for tilskotsordninga:</i>		

Vedtakskompetanse

Etter gjeldande *Reglement for folkevalde organ og delegering* er hovudutval for samferdsel og mobilitet gitt avgjerdsmynde over «fordeling av fylkeskommunale tilskots- og stønadsordningar innanfor sitt arbeidsområde». FTU gir tilråding «i saker innafor sitt arbeidsområde, og kor dei ikkje har avgjerdsmynde». Det er såleis naturleg at utvalet innstiller til kva tiltak som får tildelt tilskot. Vedtak vert gjort av hovudutvalet.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Tilskotsordningane for trafikktrygging i Vestland får sine midlar frå FTU-midlane, som er fastsett i budsjettsaka for 2020. Fordelinga av FTU-midlane vart fastsett i politisk sak 8/2020 i SAMO 13. februar.

Klima: Ts-arbeidet kan gi positive verknader for klimaet, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykla og gå, på kostnad av bilbruk.

Folkehelse: Ts-arbeidet kan bidra positivt til folkehelsa, både ved at dei gir færre skadde og drepne i trafikkulykker og ved at trygge trafikkmiljø fremjar fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) har vore på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premis for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom ts-tiltaka og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Om vurderinga av søknadane

Kriteria for tilskotsordninga (sjå over) ligg til grunn for vurderinga av søknadane. Såleis vert søknadane vurdert etter:

- forankringa planarbeidet har i kommuneorganisasjonen - administrativt så vel som politiske
- om arbeids- og rolledelinga mellom kommune og konsulent (viss konsulent er nytta) er tenleg - dvs. at kommunen har tilstrekkeleg styring over og eigarskap til planprosessen.
- om medverknad verkar godt ivaretatt.
- om søknadane gir ei tydeleg skildring av planprosessen.

Alle søknadane innfrir kravet om kommunal eigendel på minimum 50 prosent. Kinn kommune har søkt om 250.000 kr, men øvre grense for tilskot er sett til 150.000 kr per kommune. Grensa gjeld openbert for alle søknadar.

Vurderingane er gjort med utgangspunkt i søknadsskjema og tilhøyrande dokumentasjon sendt inn av søkjar. Det er søkjar sitt ansvar å sørge for at søknadsskjema og dokumentasjon er fullstendig.

Fylkesdirektøren sine kommentarar

Aktive kommunar er godt nytt for trafikktryggleiken

I det nye fylket vårt har me smelta saman tilskotsordningane til trafikktrygging som me hadde «i det gamle» i Hordaland og Sogn og Fjordane, og utvikla dei vidare til tre tilskotsordningar for Vestland. Hordaland hadde ei eiga ordning for kommunale ts-planar, medan det i Sogn og Fjordane var ei «samleordning» som også gav tilskot til andre typar ts-tiltak. Eit tydeleg og felles ønske me hadde for den nye tilskotsordninga for ts-planar, var at den skulle fremja eit tydeleg kommunalt eigarskap til ts-planane. Me ønskjer at kommunane sjølve har styringa over prosessen med utarbeiding, framfor at dei kjøpar seg ein ts-plan frå konsulent. Det er dermed ikkje sagt at me er i mot bruk av konsulentar i ts-planarbeidet. Det er difor presisert i retningslinjene for tilskotsordninga at tilskota *kan* nyttast midlar til utgreiingar, delrapportar og liknande som er naudsynt for å sikra eit godt fagleg grunnlag for planen.

Me meiner det er av stor betydning for lokal og regional trafikktryggleik at kommunane prioriterer ts-planane sine. Har kommunane ønske om å få gjennomført fysiske tiltak på fylkesveg, skal desse tiltaka i hovudsak vera forankra i ein oppdatert ts-plan. Dette gjeld både i tilskotsordning som i investeringsprogram for fylkesveg. Til sjuande og sist handlar alt om å redusera talet drepne og hardt skadde på vegane våre, og at me må dra i same retning i dette arbeidet.

På søkjarlista til tilskotsordninga er det fleire nye, samanslåtte kommunar å sjå. Fylkesdirektøren ser positivt på at ts-planarbeidet vert prioritert også i dei ferske kommuneorganisasjonane, der det gjerne er nok å ta tak i, både av større planarbeid og organisatoriske prosessar. Ein ts-planprosess er i disse kommunane eit høve til å involvera og skapa noko felles. Kanskje er det ekstra viktig i disse kommunane å sikra god forankring i eigen organisasjon, og brei medverknad som tar høgde for den nye geografien.

Medverknad

Det store fleirtalet av søkjarane skal laga ein kommunedelplan. Det inneber at det er stilt krav til planprosessen i plan- og bygningslova (2008). Krava sikrar ei viss politisk involvering og medverknad. Etter §5-1. har kommunen eit særleg ansvar for å sikra aktiv medverknad frå grupper som krev særskilt tilrettelegging, inkludert barn og unge. Grupper og interesser som ikkje er i stand

til å delta direkte skal verta sikra gode moglegheiter for medverknad på annan måte. Behovet for å involvere barn og unge vert poengtert i fleire søknadar.

Med *forskrift om medvirkningsordningar* (2019) er rolla til det kommunale eldrerådet, rådet for personar med funksjonsnedsetjing og ungdomsrådet (eller anna medverknadsorgan for ungdom) som rådgjevande organ ovanfor kommunen tydeleggjort. Råda har rett til å uttala seg i alle saker som gjeld dei, og kommunestyret eller andre folkevalde organ skal leggja sakene føre dei aktuelle råda. Det vert lagt vekt på at råda skal verta involvert tidleg i prosessane, slik at uttaler frå råda har moglegheit til å påverka utfallet av dei einstilte sakene. Fylkesdirektøren vil oppmoda kommunane om å følgja opp forskrifta i arbeidet med ts-planane.

Ta vare på breidda

Kommunale trafikktryggingssplanar har tradisjonelt hatt eit stort fokus på dei fysiske tiltaka på vegnettet, og i mange tilfelle ikkje tatt godt nok i vare breidda i ts-arbeidet. Kommunen sitt trafikksikringsarbeid skjer på tvers av tenesteområda. Det er viktig at heile denne aktiviteten - frå det trafikantretta arbeidet i barnehage, skule og på helsestasjon, til reguleringsplanar og fysiske tiltak - vert sett i samanheng i ein ts-plan. Fylkesdirektøren vil oppmoda kommunane til å sørge for at breidda vert ivaretatt i planprosessen, og at dei som skal gjennomføra tiltaka er involvert i utforming og prioritering av tiltak.

Me kjenner til at det er tatt initiativ blant fleire av søkjarkommunane til å gå inn i arbeidet med å bli godkjent som Trafikksikker kommune. Fylkesdirektøren vil oppmoda desse kommunane om å leggja kriteria for godkjenning til grunn for planarbeidet. Me vil også råda dei andre kommunane om å sjå til desse kriteria for idear til sitt eige ts-arbeid.

Forslag til fordeling av tilskotsmidlane

Våre vurderingar av søknadane og forslag til fordeling av tilskotsmidlane kjem fram av tabellen under. Meir utfyllande informasjon om søknadane ligg vedlagt. Det er sett opp to alternative forslag til fordeling. Det eine forslaget tar utgangspunkt i den vedtatte ramma for tilskotsordninga på 1 mill. kr. Her er det behov for å gi reduserte tildelingar. Dette forslaget til fordeling er innretta slik:

- Kommunane som køyrar ts-planprosessen heilt i eigen regi, utan konsulenthjelp, er trekt noko ned i tilskotet, men mindre enn dei andre. Dei har generelt lågare kostnader til prosessane sine, med lågare søknadssummar.
- Kommunane med konsulentbistand er alle trekt med om lag same prosentdel, samanlikna med søknadssum.
- I tilfelle der ein søknad ikkje møter kriteria på ein tilfredsstillande måte, gir det grunnlag for ytterlegare reduksjon i tildelinga. Ein søknad om maks tilskot er trekt med femti prosent.

Det andre forslaget til fordeling tar utgangspunkt i at hovudutvalet følgjer innstillinga frå fylkesdirektøren, og gjer vedtak om omdisponering av mindreforbruket i tilskotsordninga for trafikktryggleiksaktivitetar. Ramma vil då verta stor nok til at så godt som alle får like mykje i tilskot som dei har søkt om. Unntaket er søknaden nemnt i siste punkt over. Den vil få meir i tilskot enn utan omdisponeringa.

Tilskot til kommunale trafikktryggingssplanar 2020 - alle søknadar					
Kommune	Samla kostnader	Søknads-sum	Vurdering	Forslag tildeling (kr)	Forslag tildeling v/ omdisp.
Aurland	300 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000

Austrheim	200 000	100 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen. Trafikksikker kommune eit godt utgangspunkt for at breidde og eigarskap til plan og tiltak vert godt ivaretatt.	72 000	100 000
Bjørnafjorden	330 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000
Bremanger	200 000	100 000	Forankring adm./pol. ok. Konsulent ikkje aktuelt, her gjer dei jobben sjølve. Tydeleg eigarskap til prosessen. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	80 000	100 000
Fitjar	300 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Vert lagt opp til tett samarbeid mellom kommunen og konsulent - positivt. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000
Kinn	600 000	250 000	Søknadssum over tilskotsgrense. Forankra administrativt. Ts-plan ikkje med i forslag til kommunal planstrategi. Arbeids-/rollefordeling med konsulent tyder ikkje på sterkt kommunalt initiativ (men ordknapt skildra). Lite grunnlag for å vurdere planlagd medverknad. Søknad: tynn, lite utfyllande, vanskeleg å vurdere prosessen.	75 000	108 150
Luster	75 000	37 500	Forankring adm./pol. ok. Konsulent ikkje aktuelt, her gjer dei jobben sjølve. Tydeleg eigarskap til prosessen. Medverknad: Tydeleg intensjon om å sikra god medverknad. Søknad: Ok skildring av prosessen.	30 000	37 500
Masfjorden	300 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000
Stad	500 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000
Stord	167 300	83 650	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen. Trafikksikker kommune eit godt utgangspunkt for at breidde og eigarskap til plan og tiltak vert godt ivaretatt.	63 000	83 650
Stryn	80 000	40 000	Forankring adm./pol. ok. Konsulent ikkje nemnt, her gjer dei nok jobben sjølve. Tydeleg eigarskap til prosessen. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	32 000	40 000
Sunnfjord	300 000	150 000	Forankring adm./pol. ok. Verkar som tenleg rollefordeling med konsulent. Kommunen har styringa. Tenkt medverknad utanom minimumskrava - positivt. Søknad: Ok skildring av prosessen.	108 000	150 000
SUM	2 752 300	1 361 150		1 000 000	1 369 300
	<i>Ramme for tilskotsordninga</i>	1 000 000	<i>Attståande midlar</i>	-	
	<i>Ramme v/ omdisponering</i>	1 369 300			-

Konklusjon

Fylkesdirektøren rår til at hovudutvalet vedtar tildeling av tilskot i tråd med saksutgreiinga.

Tilskot til kommunale trafikktrykingsplanar 2020 - nøkkelinfo om søknadane

Frå søknadane

Kommune	Gjeldande/siste plan	Plantype ny plan	Administrativ/politisk forankring	Organisering av planarbeidet	Medverknad - korleis og kven?	Viktige milepår og framdrift	Ved bruk av konsulent: Arbeids-/rolledeleging	Samla kostnadar	Søknadssum	Eigendel
Aurland	Gjeldande plan er frå 2013. Vedteke i KS 015/2013	Kommunedelplan	Kommunedelplan for veg og trafikk inngår i arbeidet med rullering av alle kommunedelplanane som Aurland kommune har anvar for.	Tverrfagleg administrativ arbeidsgruppe som legg fram framlegg til revidert plan til kommunestyret. Arbeidsgruppa består mellom anna av rep. frå: Politi/Lensmann/tenesteleiarar skule/bhg/drift og planavd. Aurland kommune/Trygg trafikk/Staten vegvesen/Vestland fylkeskommune.	Kunngjering av oppstart av planprosess, med oppmoding om at mellom anna lag/organisasjonar/skule/barnehage kjem med innspel til tiltak. Høyring av revidert planutkast.	Hausten 2020: Etablering av arbeidsgruppe/kunngjering- gjennomgang av gjeldande plan. Vinter/vår 2021: Revisjon av gjeldande plan/synfaringar og utarbeiding av revidert trafikktrykingsplan/ høyring. Vår 2021: Politisk handsaming og vedtak av oppdatert trafikktrykingsplan.	Aurland kommune vil engasjere ekstern konsulent som står føre sekretariatfunksjon og ajourføring av utkast til revidert trafikktrykingsplan. Aurland kommune har god erfaring med denne arbeidsmetodikken.	300 000	150 000	150 000
Austrheim	KDP for trafikkisikring, 2016-2023.	Kommunedelplan	Forankra politisk og administrativt gjennom vedtatt kommunal planstrategi	Kommunen ser føre seg ei liknande handsaming av neste trafikkisikringsplan [som med gjeldande plan, red.anm.]. Me lyt engasjere ei arbeidsgruppe som representerer ulike aktørar i kommunen. Som deltakar i Trafikkisikker kommune vil dette krevje ei nytenking innanfor planarbeidet for trafikkisikring. Dette, saman med at gjeldande trafikkisikringsplan treng revidering, gjer at kommunen ser det som ein gunstig tidspunkt å fornye planen.	[Utarbeiding av ny ts-plan vil ta utgangspunkt i utarbeidinga av gjeldande plan, red.anm.] Gjeldande trafikkisikringsplan utarbeidd i samarbeid mellom Austrheim kommune, Hordaland fylkeskommune, Trygg Trafikk, Statens Vegvesen, Politiet, FAU Årås skule, Årås skule, FAU Kaland skule, Kaland skule og Norconsult (konsulent og oppdragsleiarar for prosjektet). [...] Vidare vart det og kartlagt utryggleik blant skuleelevar, organisasjonar og innbyggjarar i kommunen.	Austrheim kommune ser føre seg å starte med ny trafikkisikringsplan så fort det lar seg gjere. Om ein ikkje møter uforutsette utfordringar eller forsinkingar, set kommunen som målsetting at planverket skal vere ferdig utarbeida til byrjinga av 2021. Me tar høgde for at ein treng om lag 10-12 månader totalt.	Konsulent skal bidra med oppdatering av statistikk, innsamling av relevant data, utarbeiding av tiltaksliste med kostnadsberekning og utarbeiding av eit komplett planverk. [...] Arbeidsgruppa skal utarbeide målsettingane for planverket og ts-arbeidet, som skal vere styrande for prosessen. [...] Arbeidsgruppa vil utarbeide eit forslag til prioritering av tiltaka. Kommunestyret vedtek planen og prioriteringane. Arbeidsgruppa vil ta seg av det praktiske ved ein eventuell innsamling av data. Arbeidsgruppa tek seg av annonsering, høyringsprosess og politisk handsaming.	200 000	100 000	100 000
Bjørnafjorden	Os: KDP for trafikkisikring, 2018-2022. Fusa: Trafikkisikringsplan 2016-2019 (KDP?)	?	Kommunen sitt planutval er også trafikkisikringsutval. Planprosessen har vore drøfta i og er fastsett av utvalet. Administrativt har eining for samferdsle og VA ansvaret for planarbeidet.	Eining for samferdsle og VA har prosjektleiinga. Det er oppretta arbeidsgruppe med to frå Samferdsle og VA og to frå konsulent. Det blir etablert prosjektgruppe der politi, fylkeskommune, vegvesen, trygg trafikk blir invitert. I tillegg kommunale fagpersonar (Oppvekst, barns representant). Trafikkisikringsutvalet er styringsgruppe.	Skular, barnehagar, bygdeutval, idrettslag m.fl. blir invitert til å koma med innspel tidleg i planarbeidet. Innbyggjarane i kommunen blir også invitert til å koma med innspel (kommunen si heimeside).	Oppstartmøte med etablering av arbeidsgruppa 25.6.20. Oppstartvedtak og forslag planprogram til politisk handsaming 1.10.20. Vedteke planprogram des. 20. Utarbeiding av planforlag, høyring og endeleg politiske vedtak i tidsrommet januar-juni 2021.	ABO Plan & arkitektur AS er engasjert til å utarbeida plan. Dei vil stå for oppsummering av status for eksisterande planar, utarbeiding av planprogram i samarbeid med prosjektgruppa, bearbeiding av statistikk for trafikkulukker, systematisering av innspel og utarbeiding av planforlag i samsvar med arbeid i prosjektgruppe og styringsgruppe. Prosjektgruppa og styringsgruppa vil utarbeida forslag til prioritering av tiltak som blir ein del av planen.	330 000	150 000	180 000
Bremanger	KDP trafikktrykging 2013 - 2016, revidert 18.12.12 med revisjon av handlingsplanen i sakene FSK-120-2017 og FSK-018-2020.	Kommunedelplan	Oppstart forankret i formannskapsvedtak. Planprosessen skal styrast av avdeling for plan og forvaltning, med samarbeid med aktuelle driftsjefar som driftsjef oppvekst. Planoppstart skal varsast til eldreråd, råd for menneske med nedsett funksjonsevne, og hos lag og organisasjonar og skular og barnehagar, for deira innspel til planarbeidet.	Sjå forankring.	Det vil bli halde møte med skular/barnehagar for innspel, sjå elles første punktet om forankring av planprosessen.	Varsel om planoppstart 1. september. Utarbeidd plan innan oktober, behandling i planutvalet/formannskapet. Kort høyring før politisk vedtak innan utgangen av frist for ferdigstilling. Kommunen har i tidlegare innsend søknad sett opp ein annan tidsplan, som vart forpurra av motsegner til plansaker.	Ikkje aktuelt.	200 000	100 000	100 000
Fitjar	KDP 2014-2022	?	Det er vedtatt at Fitjar kommune skal lage ny trafikktrykingsplan i kommunestyret P542/40 Planstrategi og i P541 /20 kommuneplanen sin samfunnsdel. Begynner å gå tom for tiltak i eksisterande plan, derfor er det viktig med ny plan.	Planarbeidet blir organisert av ei tverrfagleg arbeidsgruppe inkludert representantar frå Trygg Trafikk. Det vil bli behov for konsulent, her vil det bli tett samarbeid. Det er viktig å få innspel frå innbyggere og andre først, planen skal ut på høyring etterpå.	Det blir viktig med medvirkning, innbyggere og andre vil bli invitert med på medvirkning, kanskje også via møte. Det blir viktig med informasjon ut. Folk må koma med innspel. Det kan vera vanlege innbyggjarar, velforeningar, andre lag og foreningar, fylkeskommune, skule osv.	Innspel frå innbyggere til planen mars 2021. Rapport ferdig aug 2021. Politisk vedtak, ut på høyring, endeleg vedtak des 2021.	Konsulent er sekretær for den tverrfaglege arbeidsgruppa.	300 000	150 000	150 000
Kinn	Kommunedelplan for trafikkisikring, Vågsøy kommune 2013-2020. Trafikktrykingsplan for Flora 2013-2020.	Ikkje kjend	Besluttet administrativt at kommunen må utarbeide ny plan.	Prosjekterende. Eget arbeid.	Involvering av skolar, barnehager, politi, fylkeskommunen, Statens vegvesen.	Trafikkisikring spesielt for myke trafikantar, som f.eks. utbedring av gangveier i kommunen	Konsulent styrer prosjektet, kommunen bidrar.	600 000	250 000	350 000
Luster	Kommunedelplan 2016-2028 - generell del pluss handlingsdel.	Kommunedelplan	Er politisk handsama som ein kommunedelplan og vert handsama etter plan og bygningslova sine krav. Siste plan vart vedteken av kommunestyret 05.11.2015 K-sak 70/15. Planen skal ha hovudrevisjon i kvart 4. år.	Det er ei arbeidsgruppe som er sett saman av einingane plan, eigedom og teknisk drift. Skular og barnehagar vert invitert til å delta i planarbeidet.	ALLE som bur i kommunen vert invitert til å koma med innspel gjennom brei annonsering i avisa og på kommunen si heimeside og facebookside. Skular og barnehagar vert spesielt invitert.	Oppstart - juli/ august 2020 - frist innspel slutt august - offentlig utlegging oktober - vedtak desember 2020/ januar 2021.	Ikkje aktuelt - det vert heller nytta konsulent på andre planoppgåver i kommunen slik at kommunal planleggjar kan "frikjøpast". Grunnen er at god lokalkunnskap i heile kommunen er viktig for denne planen. Det er rekna 150 timar på kommunal planleggjar.	75 000	37 500	37 500
Masfjorden	Trafikkisikringsplan for Masfjorden kommune 2015-2019	Kommunedelplan								150 000
Stad	Stad kommune vart etablert 01.01.20 og omfattar heile gamle Selje, Eid og deler av Vågsøy kommune. Eid: KDP veg og trafikktrykging 2017-2029. Selje: Plan for trafikktrykging 2018-2025. Vågsøy: KDP trafikkisikring 2013-2020.	Kommunedelplan	Planprosess for Stad vedteken av Stad kommunestyre i møte 13. desember 2019. Endeleg vedtak om oppstart planarbeidet vedteke i planprogram juni 2020 i Stad formannskap.	Eiga prosjektgruppe med deltakarar frå strategi og samordning samt kommunalteknikk er etablert. Organisert med jamleige møter og oppdateringar i prosjektgruppe og rapportar frå arbeid i linja. Vedlagt prosjektmandat.	Legg opp til dialog med ulike aktørar i kommunen for å oppnå ein koordinert innsats med samhandling for å oppnå felles mål om ønska samfunnsutvikling.	Jun.-aug. 2020 - høyring/offentleg ettersyn planprogram. Sep. 2020 - vedtak planprogram Stad formannskap. Nov. 2020 - vedtak høyring/offentleg ettersyn KDP. Feb. 2021 - vedtak KDP i Stad kommunestyre.	Kommunen skal nytte Nordplan AS som konsulent for samordning eksisterende planer, bearbeiding høyringer og endeleg utforming KDP for veg og trafikktrykging Stad kommune 2021-2027.	500 000	150 000	350 000
Stord	KDP trafikkisikring 2012 "2016. Denne planen som framleis vert nytta vart fyrat godkjent i Stord kommunestyre 22.05.2014.	Kommunedelplan	Planprosessen er forankra i administrativ og politisk leiing (rådmann/ordførar).	Prosjektet er organisert med ei styringsgruppe,ei arbeidsgruppe og ressurspersonar som ein tek kontakt med etterkvart.	Det skal meldast oppstart av planarbeidet med annonse og kontakt med pressa. Innbyggjarane skal gjevast høve til å koma med innspel i prosessen. Det skal vidare gjennomførast ei spørreundersøking til bamehagar, skular, vellag og andre. Torsdag 25.06.20 vedtok Stord kommunestyre samrøystes å knyta seg til Trygg trafikk sitt prosjekt "Trafikkisikker kommune". Prosjektet sine retningslinjer vil verta følgd i det vidare arbeidet.	Oppstartsmøte veke 36. Synfaring, analyse og prioritering av innkomne innspel veke 42 - 44. Dokument planarbeidet oppsett av ts-planen veke 45. Møte i prosjektgruppa veke 46. Vidare arbeid med ts- planen veke 46-47. Kvalitetssikring av planen veke 47-48. Sluttføring og levering av planen ca. 15/3-21, veke 11.	TS tenester er vald som konsulent. Konsulenten skal mellom anna utarbeida eit framlegg ut frå Trygg trafikk sin rettleiar for trafikkisikker kommune. Dette skal så leggjast fram for arbeidsgruppa.	167 300	83 650	83 650
Stryn	Kommunedelplan for trafikktrykging og samferdsle 2017-2020	Kommunedelplan	Administrativt er planprosessen forankra i kommunal planstrategi 2020-2024, der kommunedelplanen for trafikktrykging og samferdsle inngår som sektorplan/fagplan/temaplan. Avd. kommunalteknikk i teknisk etat er ansvarleg for utarbeiding og oppfølging av denne planen. Vedtak av både planprogram og sjølve kommunedelplanen er politisk forankra, sjå vedlagt planprogram pkt. 4.3 Framdrift av planprosessen	Organisering av planarbeidet er skissert i vedlagt planprogram pkt. 4.1 Organisering. Prosjektgruppe på 4 pers. der tre er frå administrasjonen pluss leiar i sektorutvalet. [...] Frå planprogrammet: Prosjektgruppa er frå teknisk sektor. Formannskapet er styringsgruppe.	Både planprogram og sjølve kommunedelplanen vert sendt på høyring til aktuelle partar og også annonsert i lokalavisa, lagt ut på kommunen sin heimeside og på servicekontoret.(sjå vedlagt vår ref. 20/554-5) [...] Frå planprogrammet: "I arbeidet med planen vil det vere fokus på å oppfylle krav til medverknad frå lokalsamfunnet, spesielt med vekt på barn, unge, eldre og menneske med nedsett funksjonsevne".	Viser her til vedlagt planprogram side 10, pkt. 4.3 Framdrift av planprosessen. [...] Frå planprogrammet: Mars-sep. 2020 - planprogram: oppstart, utarbeiding, høyring og fastsetting. Okt. 2020-feb. 2021 - KDP trafikktrykging: utarbeiding, høyring, handsaming merknader, vedtak og kunngjering av vedtatt plan.		80 000	40 000	40 000
Sunnfjord	Temaplan for trafikktryggleik 2020-2021 (mellombels fram til KDP er på plass)	Kommunedelplan	Trafikktryggleiksplanen vil vere ein del av kommuneplanen som skal reviderast/lagast ny for den nye kommunen. Kommuneplanen er orankra både politisk og administrativt i den øverste kommuneleiinga.	Arbeidet med trafikktryggleiksplanen er delegert til teknisk drift, som vil ha rollen som prosjektsvarleg og prosjektleiar. Av kapasitetsmessige grunnar vil det vere behov for å leige inn ekstern konsulent som kan bistå prosjektleiar. Planen skal følgje lovpålagte formelle prosessar med kunngjering, høyringsrundar, og politisk handsaming. Planen vil få status kommunedelplan. Det er ikkje utarbeid endeleg prosjektplan, men vi ser for oss å trekke inn politikere, og ressursar som representerer barn og unge, organisasjonar som t.d Trygg trafikk" Statens vegvesen m.m.	Det vil bli lagt vekt på medverknad og innspel i frå barnehagar og skular, interesseorganisasjonar, folkehelsekoordinatorar, politi, NAF, Trygg Trafikk, Vi ser for oss å nytte ulike arenaer som t.d workshop, arbeidsgrupper, offentlege møter/temasamlingar, digitale plattformer, samt utsending av plan på høyring.	[?]:Utarbeide planprogram og varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan. Desember - mars: Planarbeid (datainnhenting, arbeidsgruppemøter, temamøter, workshop, m.m.). April: Vedtak av forslag til kommunedelplan i utval for plan, oppvekst, og formannskap. April - mai: Høyring. Juni: Avsluttande planarbeid og endeleg vedtak i dei ulike utvala, formannskap og kommunestyret.	Konsulent vil få ansvar for å hente inn- og systematisere data, og utarbeide rapport. Prosjektleiar vil ha ansvar for planleggjing og koordinering av prosjektet, styring av prosessar, informasjon, sakshandsaming og rapportering.	300 000	150 000	150 000
SUM								3 052 300	1 511 150	1 691 150
Ramme for tilskotsordninga									1 000 000	