

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



## Innhold

<b>Innledning</b> .....	3
<b>4. Risikoatferd i trafikken</b> .....	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
<b>5. Befolkningsgrupper</b> .....	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
<b>6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper</b> .....	47
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 Gående og syklende .....	47
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 Motorsykkel 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
<b>7. Trafikksikre veger</b> .....	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
<b>8. Intelligente transportsystemer (ITS)</b> .....	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
<b>9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor</b> .....	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
<b>10. Straff og førerrett</b> .....	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
<b>11. Bedre skadebehandling</b> .....	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
<b>12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet</b> .....	<b>90</b>
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 trafiksikkerhet 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 *Trafiksikkerhetsutviklingen 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*<sup>1</sup>, 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 rustesting 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.

---

<sup>1</sup> 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 trafikk:** 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 sluttført<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>2</sup> 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](http://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 KUBA<sup>3</sup>. 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.

---

<sup>3</sup> 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 ferdighetstreningprogram 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**

Portalen 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 trafikksikkerhets-tiltakene langs skoleveg i all hovedsak på investeringsbudsjettet for samferdsel. Det innebærer at tiltakene ikke følges opp gjennom fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Mange av fylkene har egne tilskuddsordninger knyttet til trafikksikkerhetstiltak 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 trafikksikkerhet. I Oslo, Bergen og Stavanger pågår arbeidet med å etablere *hjertesoner* 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 budsjetttildelinger. 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 trafikksikre 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](http://www.trygghetsvandring.no). Det er også utarbeidet guider som blir benyttet av kommuner og organisasjoner, både i sikkerhetsarbeid generelt og i forhold til trafikksikkerhet. 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 trafikksikkerhetsmessige 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 2019<sup>4</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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 valgfaget<sup>5</sup> i 2019.

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

Det er gjennomført en evaluering av valgfaget<sup>6</sup> 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.

<sup>5</sup> Trygg Trafikk: Veiledning til valgfaget Trafikk, 2019

<sup>6</sup> TØI rapport 1660/2018 Evaluering av valgfaget trafikk (Ole J. Johansson, Torkel Bjørnskou)

**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 trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsdag/-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 trafikksikkerhetsdager 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.

Undersøkelsen<sup>7</sup>, 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

<sup>7</sup> 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 lovhemmel 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»<sup>8</sup>. 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 helseråd 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.

---

<sup>8</sup> 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 trafikksikkerhetsplaner 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 introduksjonsprogram<sup>9</sup>. 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 egner 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.

<sup>9</sup> 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 bærekraftsmål<sup>10</sup> er utgangspunkt for lokal handling. Gjennom deltakelse her søkes gode samarbeidspartnere og løsninger med tanke på bildelingsmodell, finansieringsmodell og videre nasjonal synliggjøring.

<sup>10</sup> 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 veger.**

**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, bysykkelordningen, 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 refleks.

**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 refleks 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 refleks) til trafikkopplæring for innvandrere.
- *Vestfold og Telemark*, der det i samarbeid med Norges Fotballforbund er gjennomført en sykkelhjelmerkampanje rettet mot fotballspillere. Bruk av hjelmer 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 hjelmerbruk.

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 sykkelhjelmerkampanje.

**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 sykkelhjelmerkampanje er under utvikling, der målgruppen er hverdags syklisten 20 – 45 år.

### **Planer for 2020 og 2021**

Sykelhjelmerkampanjen 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 syklistere o.l. og én praktisk del med ferdighetstrening.

**Planer for 2020 og 2021**Sykkelkurs 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 [Motorsykkel 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 motorsykkel, 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 motorsykkелеksperter (TS-koordinator/motorsykkelsensor), 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 motorsykkелеksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel 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 2005-2014<sup>11</sup> 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 motorsykelhjelm som brukes regelmessig har en generell levetid på rundt tre til fem år. Videre vil NMCU bruke egne

<sup>11</sup> 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 lovhemler 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 kabotasjeovertrædelsler, 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 kontrollsammenheng.

**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 informasjonsmateriell 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 skiller 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 2019<sup>12</sup>.

### **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.

---

<sup>12</sup> 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 fulltregnet. 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 trefelts riksveg.

**Ansvar:** Statens vegvesen

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit

#### **Status våren 2020**

I 2018 ble 8,1 km to- og trefelts 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 trefelts veg i 2019.

Halvveis i planperioden er det dermed kun åpnet 8,1 km to- og trefelts 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 trefelts 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 tofelts 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  $\geq 70$  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 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  $\geq 70$  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  $\geq 70$  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 ivarettatt<sup>13</sup>. 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 siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker. 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.

<sup>13</sup> 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 tilfredsstillе 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 vegnettet<sup>14</sup> blir ikke nådd. Det skyldes i hovedsak at forfall må utbedres samtidig som tunnelene blir oppgradert i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften<sup>15</sup>.

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).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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 varslingskjøring 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 selvrapporing 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 transporter:

- 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 trafikk-sikkerhetsarbeidet 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 trafikk-sikkerhetstiltak. 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 etterforskningsfeltet<sup>16</sup>. *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 riksadvokaten<sup>17</sup>, sendte riksadvokaten ut et eget brev i 2017 med tilrådninger og pålegg for etterforskning av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker<sup>18</sup>.

### 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.

<sup>16</sup> Politidirektoratet 2016: Handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet

<sup>17</sup> Riksadvokaten (2015). Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker. Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015.

<sup>18</sup> 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 førerkortopplæringen 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 trafikkikkerhet](#)

**Tiltak 133** Statens vegvesen vil, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, lede et tverretatlig forum for å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafikkikkerhet. Forumet vil ha representanter fra Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Statens havarikommisjon for transport og eventuelt andre aktører etter behov.

**Ansvar:** Statens vegvesen

**Kontaktpersoner:** Guro Ranesh 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 trafikkikkerhet, på tvers av etater og mellom ulike aktører. Oppdraget er forankret i Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikkikkerhetsarbeidet – 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 trafikkikkerhetsarbeid 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 trafikkikkerhetsarbeid.

### 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 trafikkikkerhetsområdet 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 trafikkikkerhetsarbeidet, (2) konsekvenser av nye vegeierskap i forbindelse med regionreformen (og deltakelse fra Nye Veger) og (3) koordinering mot andre, eksisterende trafikkikkerhetsfora slik som Kontaktutvalget for trafikkikkerhet (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*<sup>19</sup>, 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 Raner 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.

---

<sup>19</sup> Nasjonal transportplan 2022-2033 Oppdrag nr. 8 – Trafikksikkerhet (Statens vegvesen 13/3-2020)