

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

På vei mot:  
**drepte  
og hardt  
skadde**



HØRINGSUTKAST





## Forord

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill til planen. Dette høringsutkastet sendes til alle aktører som har bidratt i det forberedende arbeidet, med frist for merknader satt til 31. desember 2021.

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

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

Ambisjonen i NTP er svært høy, og vi ser at tiltakene beskrevet i dette høringsutkastet alene ikke vil være tilstrekkelig til at vi får en utvikling i samsvar med dette. Vi vil derfor bruke høringsperioden til å vurdere tiltak som ytterligere styrker trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden.

### **Høringsutkastet er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:**

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

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

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

## Innhold

Forord.....	1
Innledning.....	5
Del I – GRUNNLAG.....	8
1. Visjon, mål og oppfølging.....	9
1.1 Målhierarki.....	9
1.2 Nullvisjonen.....	9
1.3 Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde.....	11
1.4 Tilstandsmål.....	12
1.5 Oppfølging av tiltaksplanen.....	14
2. Kunnskapsgrunnlag.....	15
2.1 Ulykkesutviklingen.....	15
2.2 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land.....	17
2.3 Kilder til kunnskap.....	19
3. Valg av innsatsområder drøfting av sentrale forutsetninger.....	22
3.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg.....	22
3.2 Tiltaksplanens innsatsområder sammenholdt med innsatsområdene i.....	26
NTP 2022-2033.....	26
3.3 Sentrale forutsetninger for arbeidet.....	28
Del II – INNSATSOMRÅDER.....	30
4. Fart.....	31
4.1 Tilstandsutvikling – Overholdelse av fartsgrensene.....	31
4.2 Tiltak rettet mot fart.....	32
5. Rus.....	35
5.1 Tilstandsutvikling – Ruspåvirket kjøring.....	35
5.2 Tiltak rettet mot ruspåvirket kjøring.....	36
6. Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn.....	41
6.1 Tilstandsutvikling – Bruk av belte og sikring av barn.....	41
6.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn.....	43
Kapittel 7: Uoppmerksomhet.....	46
7.1 Overordnet mål.....	46
7.2 Tiltak mot distraksjon og uoppmerksomhet.....	47
8. Barn (0-14 år).....	52
8.1 Tilstandsutvikling – Antall drepte og hardt skadde barn.....	52

8.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen .....	53
8.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen .....	54
8.4 Tiltak for trygg skolevei og skoleskysst .....	57
8.5 Tiltak for systematisk trafikk-sikkerhetsarbeid i barnehager og skoler.....	59
9. Ungdom og unge førere .....	60
9.1 Tilstandsutvikling – Risiko for unge bilførere (18 og 19 år) å bli drept eller hardt skadd i trafikken .....	60
9.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere .....	61
10. Eldre trafikanter .....	65
10.1 Tilstandsutvikling – Risiko for eldre (75+) å bli drept eller hardt skadd i trafikken.....	65
10.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter .....	66
11. Gående og syklende .....	69
11.1 Gående og syklende – Tilstandsmål .....	69
11.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.....	71
11.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende.....	73
11.4 Mikromobilitet og elektriske sparkesykler .....	74
11.5 Universell utforming.....	77
12. Motorsykel og moped .....	78
12.1 Tilstandsutvikling – Risiko for å bli drept eller hardt skadd på motorsykel og moped .....	78
12.2 Tiltak rettet mot motorsykel- og mopedførere .....	79
13. Godstransport på vei.....	85
13.1 Tilstandsutvikling – Periodisk kjøretøykontroll .....	85
13.2 Transportplanlegging.....	86
13.3 Kontroll .....	89
13.4 Informasjon og opplæring.....	92
14. Møteulykker og utforkjøringsulykker .....	94
14.1 Møteulykker og utforkjøringsulykker – Tilstandsutvikling.....	94
14.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker .....	95
14.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker .....	96
15. Drift og vedlikehold .....	99
15.1 Overordnet mål .....	99
15.2 Tiltak rettet mot drift og vedlikehold .....	99
16. Bruk av ny teknologi i trafikk-sikkerhetsarbeidet.....	104
16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering.....	104
16.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden.....	105

16.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring .....	106
16.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen.....	108
16.5 Regulatorrollen.....	111
17. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter .....	114
17.1 Tilstandsutvikling – Organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid.....	114
17.2 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i offentlige virksomheter	115
17.3 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i private virksomheter....	121
18. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget .....	125
18.1 Overordnede målformuleringer .....	125
18.2 Organisatoriske grep .....	126
18.3 Områder med særlige behov for kunnskapsoppbygging .....	126
18.4 Kunnskap om ulykkessituasjonen.....	129
18.5 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy.....	131
Del III – ØVRIGE OMRÅDER .....	133
19. Straff og førerrett .....	134
20. Bedre skadebehandling.....	135
20.1 Tidlig varsling og førstehjelp .....	135
20.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede.....	136
21. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn .....	137
22. Arbeid på og ved vei.....	139
Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke .....	142
Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde .....	148
Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet .....	154
Vedlegg 4 - Oversikt over oppfølgingstiltakene .....	163

## Innledning

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

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

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

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

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

I dette høringsutkastet til *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det totalt 158 ulike tiltak, og det legges opp til at disse skal følges opp gjennom planperioden. Det er en lang rekke ulike aktører som står som ansvarlig for gjennomføring av tiltakene. De mest sentrale er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, fylkeskommunene og åtte storbykommuner<sup>1</sup>. I tillegg inngår tiltak fra en rekke øvrige statlige aktører og fra ulike interesseorganisasjoner.

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

---

<sup>1</sup> Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø

Tiltaksplanen består av tre hoveddeler. **Del I** (kapitlene 1 – 3) omhandler mål og ambisjoner for trafikksikkerhetsarbeidet, oversikt over kilder til kunnskap, begrunnelse for valg av innsatsområder og drøfting av sentrale forutsetninger for arbeidet.

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

I **del II** er hvert innsatsområde gitt et eget kapittel. Dette gjelder Fart (kap. 4), Rus (kap. 5), Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn (kap. 6), Uoppmerksomhet (kap. 7), Barn (0-14 år) (kap. 8), Ungdom og unge førere (kap. 9), Eldre trafikanter (kap. 10), Gående og syklende (kap. 11), Motorsykel og moped (kap. 12), Godstransport på vei (kap. 13), Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 14), Drift og vedlikehold (kap. 15), Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kap. 16), Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter (kap. 17) og Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kap. 18).

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

Innsatsområdene dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, og i all hovedsak er dette områder som også har vært sentrale i tidligere utgaver av tiltaksplanen. Men for å komme videre i retning av nullvisjonen må vi ha en bred tilnærming, der vi trekker inn nye aktører og der vi tar i bruk virkemidler innenfor nye områder. I vårt arbeid med å finne fram til nye trafikksikkerhetstiltak har vi sett at det er mange gode tiltak som ikke passer naturlig innenfor de valgte innsatsområdene, men som det er viktig å ta med for at tiltaksplanen skal vise bredden i trafikksikkerhetsarbeidet. Omtaler innenfor slike områder er samlet i **del III**, og gjelder Straff og førerrett (kap. 19), Bedre skadebehandling (kap. 20), Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn (kap. 21) og Arbeid på og ved vei (kap. 22).

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

Det er fire **vedlegg** til tiltaksplanen. Vedlegg 1 viser utviklingen i drepte og hardt skadde per fylke, mens vedlegg 2 viser utviklingen innenfor hver av de ni storbyområdene der det enten er inngått byveksttale eller der det arbeides med sikte på å inngå en byveksttale<sup>2</sup>. I begge vedleggene er utviklingen sammenholdt med hva som er nødvendig progresjon dersom fylket/byområdet skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som det som må oppnås nasjonalt for at vi skal nå ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Vedlegg 3 gir en oversikt over hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er organisert, med en gjennomgang av de ulike aktørenes roller. I vedlegg 4 er alle oppfølgingstiltakene i planen vist samlet.

---

<sup>2</sup> Gjelder Nedre Glomma, Osloområdet, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand, Nord Jæren, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Tromsø.



Tiltaksplanen vil bli fulgt opp med en årlig rapportering til Samferdselsdepartementet. I rapporteringen inngår årlige rapporter som blant annet viser hvordan vi ligger an i forhold til ambisjonen for utvikling i drepte og hardt skadde i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen. Annet hvert år vil det bli utarbeidet en detaljert rapport som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene. Disse rapportene vil gi departementet et grunnlag for å vurdere behovet for å korrigere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet underveis i planperioden.

## **Del I – GRUNNLAG**

# 1. Visjon, mål og oppfølging

## 1.1 Målhierarki

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

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2 og faktaboks 1.1.
- **Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde** - *Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.* Formuleringen er hentet fra Nasjonal transportplan 2022-2033 og viser Stortingets ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Se kapittel 1.3.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Målene gjelder for år 2026 eller samlet for perioden 2022-2025. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4.
- **Tiltak** – Tiltakene som skal gjennomføres i fireårsperioden er beskrevet i dokumentets del II og III (kapittel 4-22). Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av viktige trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Enkelte tiltak er konkretisert med hensyn til gjennomføring og ambisjonsnivå, og er angitt som *oppfølgingstiltak*.

## 1.2 Nullvisjonen

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

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

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



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



### Faktaboks 1.1 – Nullvisjonens tre grunnpilarer

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

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

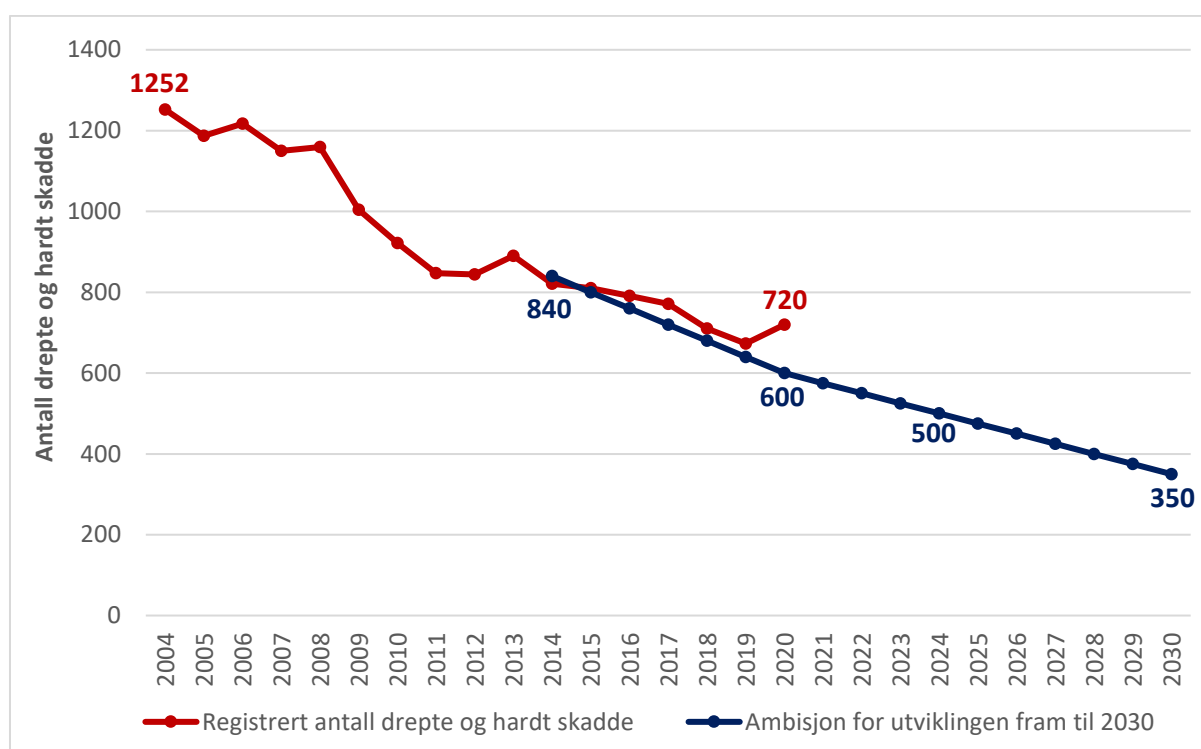
**Ansvar** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og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

### 1.3 Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde

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

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

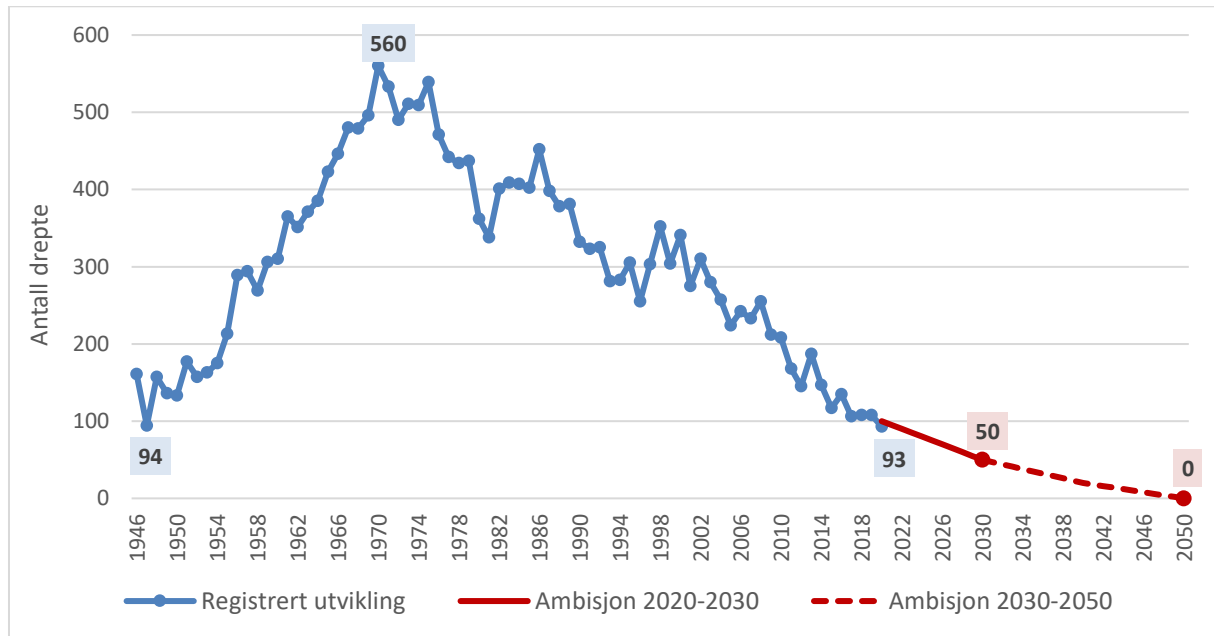
Kurven for utviklingen i drepte og hardt skadde bruker 2014 som utgangspunkt, og ble første gang vist i stortingsmeldingen om NTP 2014-2023, for å illustrere nødvendig progresjon for å nå et mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Kurven er senere forlenget til 2030, som vist i figur 1.2. Figuren viser at oppnådd resultat har ligget på etterskudd i forhold til kurven hvert år fra og med 2015. Fra 2015 til 2019 var det likevel en reduksjon i drepte og hardt skadde hvert år, og den årlige progresjonen lå nært opp til utviklingen som er nødvendig for å være på rett kurs i forhold til ambisjonen for 2030. Imidlertid fikk vi en markant økning fra 2019 til 2020. 720 drepte og hardt skadde i 2020 er hele 120 flere enn det vi burde hatt dersom vi skulle vært på rett kurs i forhold til ambisjonen for 2030. Den negative utviklingen fra 2019 til 2020 skyldes i sin helhet at flere har blitt hardt skadd (se nærmere omtale i kapittel 2.1).



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

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

Tidligere har den politiske ambisjonen for ulykkesutviklingen utelukkende vært knyttet til summen av drepte og hardt skadde. I NTP 2022-2033 er det for første gang satt en ambisjon for utviklingen i drepte. Nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot 50 drepte i 2030 og 0 drepte i 2050 er vist i figur 1.3. Utgangsnivået for kurven ble satt til 100 drepte i 2020, som er et gjennomsnitt for de siste årene, men noe høyere enn det faktiske resultatet for 2020 (se nærmere omtale i kapittel 2.1).



Figur 1.3 – Utvikling i antall drepte – registrert situasjon fra 1946-2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2050

## 1.4 Tilstandsmål

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

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

Det er valgt en eller flere målindeikatorer innenfor de fleste av tiltaksplanens 15 innsatsområder. Indikatorene og tilhørende tilstandsmål er vist i tabell 1.1, mens det er gitt en mer utdypende omtale som innledning til beskrivelsen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II. Intensjonen har vært at målindeikatorerne skal fange opp de mest sentrale tilstandsendringene vi får ved å gjennomføre oppfølgingstiltakene innenfor det aktuelle innsatsområdet. Dette har imidlertid ikke vært mulig å gjennomføre fullt ut, og det har ikke vært til å unngå at det også vil være enkelte oppfølgingstiltak, som til tross for god forventet trafiksikkerhetseffekt, bare i begrenset grad bidrar til at vi når tilstandsmålene.

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

(Vedlegg XX inngår ikke i denne høringsutgaven, da vi trenger noe mer tid på å utarbeide en fullstendig liste over hvilke utdypende indikatorer som skal brukes i de årlige rapportene om tilstandsutviklingen. Vedlegget vil bli tatt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

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

Tabell 1.1 – Oversikt over måлиндikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformuleringer

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
<b>Fart</b>	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen. (2019 = 62,1 prosent)
<b>Rus</b>	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille. (2016/2017 = 0,2 prosent)</li> <li>- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen. (2016/2017 = 0,6 prosent)</li> </ul>
<b>Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn</b>	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte. (2019 = 97,4 prosent)</li> <li>- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte. (2019 = 86,5 prosent)</li> <li>- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil. (2019 = 64 prosent)</li> <li>- XX<sup>A</sup> prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil</li> </ul>
<b>Uoppmerksomhet</b>	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
<b>Barn (0-14 år)</b>	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
<b>Ungdom og unge førere</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
<b>Eldre trafikanter</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).</li> <li>- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> </ul>
<b>Gående og syklende</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gående å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> <li>- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).</li> </ul>
<b>Motorsykel og moped</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per kjøretøykm).

<sup>A</sup> Tall settes inn i den endelige utgaven av dokumentet.

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

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
<b>Godstransport på vei</b>	I 2026 skal minst <b>XX<sup>B</sup></b> prosent av alle godsbiler med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst <b>XX<sup>B</sup></b> prosent av alle godsbiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn godkjennes ved periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn)
<b>Møteulykker og utforkjøringsulykker</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier. (1/1-2021 = 53,3 prosent)</li> <li>- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.</li> </ul>
<b>Drift og vedlikehold</b>	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
<b>Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet</b>	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer er blitt tatt i bruk. På førersida skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
<b>Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter</b>	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minst 200 kommuner være godkjent som <i>Trafiksikker kommune</i> (1/9-2021 = 123 kommuner)</li> <li>- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som <i>Trafiksikker fylkeskommune</i> (2021 = 1 fylkeskommune)</li> <li>- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.</li> </ul>
<b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.</li> <li>- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.</li> <li>- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.</li> </ul>

<sup>B</sup> Tall settes inn i den endelige utgaven av dokumentet.

## 1.5 Oppfølging av tiltaksplanen

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



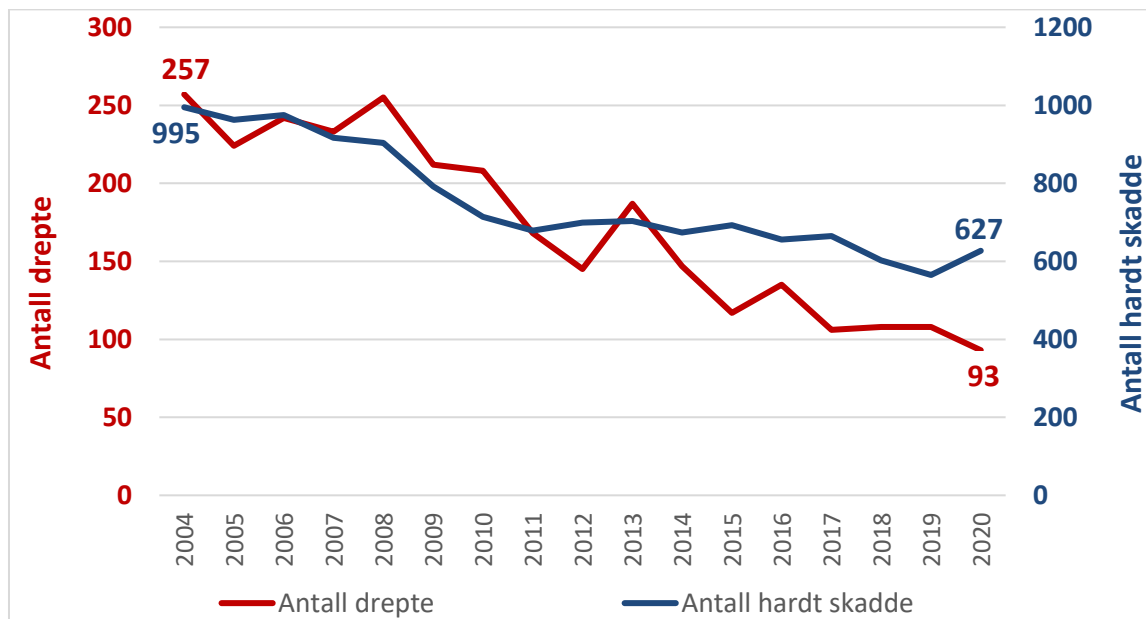
## 2. Kunnskapsgrunnlag

### 2.1 Ulykkesutviklingen

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

Foreløpige tall for de ni første månedene i 2021 viser at det var 70 omkomne i veitrafikken, hvilket er fire flere enn i tilsvarende periode i 2020. Dette betyr at det fra og med oktober 2020 til og med september 2021 var 97 omkomne i veitrafikken. Antall omkomne har vært klart økende etter sommeren.

Nullvisjonen omfatter i tillegg til drepte også hardt skadde. Figur 2.1 viser at det over tid har vært en betydelig mer positiv utvikling for drepte enn for hardt skadde. Mens antall drepte er halvert fra 2013 til 2020, er antall hardt skadde kun 11 prosent lavere i 2020 enn i 2013. Fra 2019 til 2020 var det en markant reduksjon i antall drepte, mens det var en tilsvarende markant økning i antall hardt skadde.



Figur 2.1 - Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde

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

- I løpet av de siste 30 årene er risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per km) redusert for alle de største **trafikantergruppene** (bilførere, bilpassasjerer, motorsyklister, mopedister, syklistene og fotgjengere), men i ulik grad. I tillegg har eksponeringen utviklet seg ulikt for de ulike trafikantergruppene. Andelen av de drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer på MC eller moped har økt kraftig de senere årene, og utgjorde i 2020 hele 26 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde. Det er også en økende trend når det gjelder andelen drepte og hardt skadde som er syklistene.
- En fordeling på **ulykkestyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Med andre ord var en økende del av utfordringsbildet knyttet til ulykker som typisk skjer utenfor tettbygd strøk. Dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike ulykkestypene. Hovedbildet er at vi nå har en lavere andel som blir drept eller hardt skadd i møteulykker og utforkjøringsulykker enn vi hadde i 2010, og en noe høyere andel som blir drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker. Dette viser at satsingen på trafikksikre veier utenom tettbygd strøk, for eksempel gjennom bygging av møtefrie veier, er i ferd med å gi resultater, og at det nå i større grad må fokuseres på utfordringer innenfor tettbygd strøk.
- Fordelingen på ulykkestyper har til en viss grad sammenheng med hvordan ulykkene fordeles på de ulike **fartsgrensenivåene**. Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra noen enkeltstående år med sterkt avvikende resultater var andelen drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t økende fra 2004 til 2015, og har deretter flatet ut. Som et gjennomsnitt for de fire siste årene har om lag 35 prosent av de drepte og hardt skadde vært på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t.
- Antall drepte og hardt skadde er redusert i alle **aldersgrupper**, men det er betydelige forskjeller i utviklingen i de ulike aldersgruppene:
  - Barn er uten tvil den aldersgruppen der vi over tid har lyktes best. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens det i 2019 for første gang ikke omkom noen barn i trafikken, noe som var en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. I 2020 omkom to barn. Dette viser viktigheten av å fortsette et målrettet trafikksikkerhetsarbeid rettet mot barn og unge, uavhengig av resultatet i ett enkeltstående år. Det gjenstår fortsatt en betydelig jobb før nullvisjonen er oppfylt for barn. De siste fire årene har det i gjennomsnitt vært ca. 20 hardt skadde barn i trafikken hvert år.
  - Fra 2007 hadde vi noen år med kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-19 år, men den positive utviklingen ser nå ut til å ha stoppet opp, og de siste syv årene har tallet på drepte og hardt skadde holdt seg på om lag samme nivå.
  - Aldersgruppen 45-64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, men andelen de siste årene har ligget på rundt 30 prosent.
  - Ulykkesstatistikken viser at risikoen, både som bilfører og fotgjenger, øker markant fra ca. 75 år. Eldre utgjør en økende andel av befolkningen, men foreløpig gjelder det i hovedsak aldersgruppen 65-74 år, og vi har til nå ikke sett noen klare tegn til økning i drepte og hardt skadde grunnet «eldrebølgen».

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

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

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

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

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

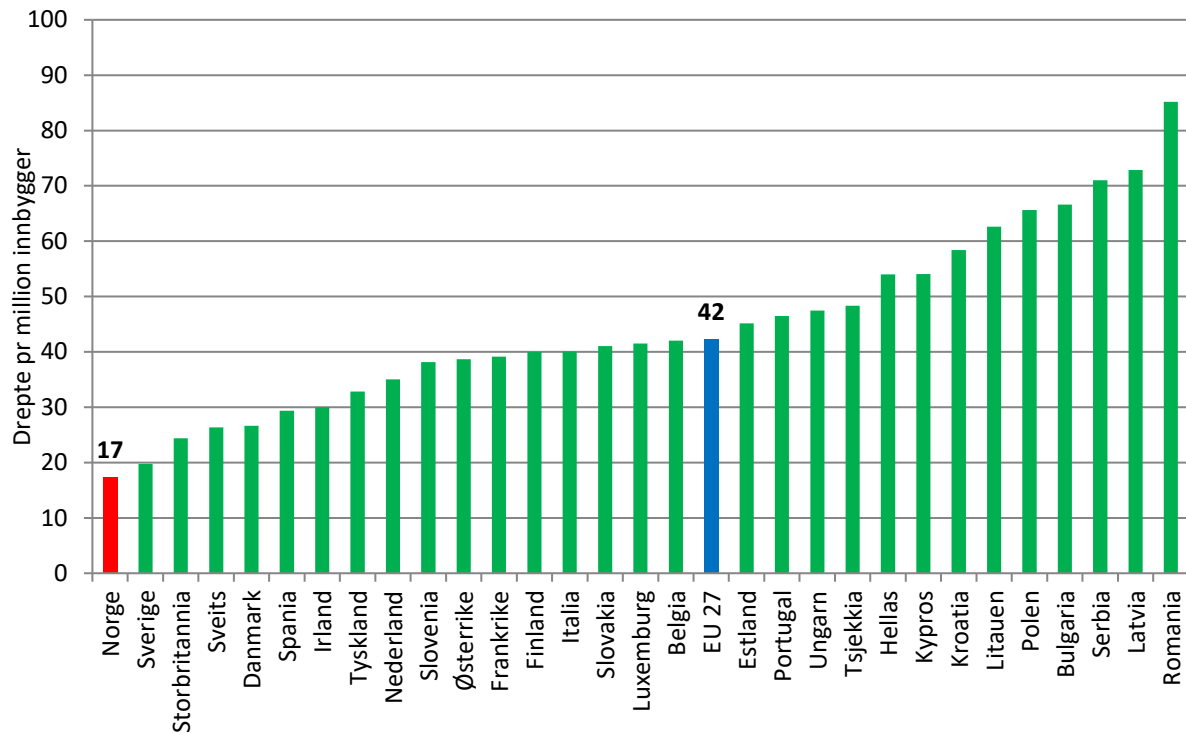
## 2.2 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Figur 2.2 viser antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2020<sup>3</sup>. Figuren viser at Norge har færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet, fulgt av Sverige, Storbritannia og Sveits. Dårligst resultat har Romania med fem ganger flere drepte per mill. innbyggere enn Norge.

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

---

<sup>3</sup> Statistikk hentet fra rapporten *Ranking EU progress on road safety – 15<sup>th</sup> Road Safety Performance INDEX Report, june 2021* (ETSC - European Transport Safety Council)



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

I 2020 hadde Norge 17 drepte per million innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 42<sup>4</sup>.

De fleste europeiske land har også data for trafikkarbeid, og denne statistikken viser at Norge også er best i Europa når det gjelder antall drepte i forhold til trafikkarbeidet (antall kjørte km)<sup>5</sup>. Blant EU-landene som har meldt inn tall for trafikkarbeid, ligger gjennomsnittet i 3-årsperioden 2018-2020 på 6,0 drepte per mrd. kjøretøykm, mens risikoen i Norge i samme periode lå på 2,3 drepte per mrd. kjøretøykm.

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

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

<sup>4</sup> Gjelder de 27 nåværende EU-landene (Storbritannia ikke inkludert).

<sup>5</sup> ETSC: Ranking EU progress on Road Safety – 15<sup>th</sup> Road Safety Performance Index Report, juni 2021 (side 26).

## 2.3 Kilder til kunnskap

### Ulykkesregistre

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for veitrafikken blir primært samlet inn og bearbeidet av politiet, Statistisk sentralbyrå (SSB), Statens vegvesen, helsemyndighetene og forsikringsbransjen. Den mest brukte kilden til ulykkesdata er Statens vegvesens ulykkesregister TRULS. Dette er nokså likt SSB sitt offisielle ulykkesregister, og begge registre baseres på innsamlede data fra politiregistrerte ulykker med personskaade. I tillegg til TRULS legges trafikkulykker inn i statistikkgeneratoren TRINE.

#### Faktaboks 2.1 – TRULS og TRINE

Trafikkulykkesregisteret «TRULS» er et saksbehandlingssystem i Statens vegvesen for registrering, rapportering og analyse av trafikkulykker på norske veier. TRULS erstattet STRAKS UReg og URap i 2020. TRULS har data om veitrafikkulykker siden 1977, og det er kun politirapporterte veitrafikkulykker med personskaade som registreres. Offentlig tilgjengelige data fra TRULS publiseres i Trafikkulykkesregisteret Innsyn Eksternt («TRINE») som er et statistikkverktøy tilgjengelig for publikum.

Norsk pasientregister (NPR) inneholder opplysninger om alle pasienter behandlet ved norske sykehus. I 2007 opprettet Helsedirektoratet et nytt landsdekkende skaderegister, basert på sykehusregistrerte skader som en del av NPR; Felles Minimum Datasett (FMDS). Fra og med 2009 ble alle sykehus som behandler skadepasienter, samt de kommunale legevaktene i Oslo, Bergen og Trondheim, bedt om å rapportere skader inn i registreringsmodulen FMDS. FMDS registrerer videre hvilken skade det er (for eksempel sykkelkada), men ikke årsaken til skaden (for eksempel kollisjon med bil eller utforkjøring). Når ulykken defineres som en trafikkulykke skal framkomstmiddelet angis. Komplettheten på registeret er imidlertid ikke optimal og varierer mellom ulike sykehus. I 2020 ble komplettheten av registeret beregnet til 50,2 prosent.

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

Forsikringsbransjen har i mange år hatt egne registre for materielle skader (TRAST) og personskaader (PRETRAST) i trafikken forårsaket av motorkjøretøy. Forsikringsselskapene som leverer data til disse registrene dekker 80 - 90 prosent av det norske markedet. Men i løpet av de siste 4-5 årene har mer og mer av skaderegistreringen foregått digitalt ved at kunden selv registrerer de materielle skadene. Dette har gitt dårligere kvalitet, både med hensyn på stedsbestemmelse (tidligere lå kommune inne), samt også for en del andre opplysninger knyttet til hvordan og hvorfor skaden skjedde. Finans Norge har derfor sett seg nødt til å stenge ned TRAST. Når det gjelder personskaader er fortsatt systemet (PETRAST) tilgjengelig, selv om det heller ikke her er pålitelige kommuneopplysninger. Siden det er såpass få personskaader, gir det uansett ingen stor nytte av geografidimensjonen. Det er imidlertid

igangsatt en utredning om et arbeid med å utvikle et felles elektronisk skademeldingsskjema for innrapportering til TRAST, og det er et mål at det her skal kunne gis informasjon om sted.

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

Politiets nasjonale tilstandsanalyser gir en oppdatert status om ulykkesutviklingen og politiinnsatsen på veiene. Kunnskapen er først og fremst rettet mot et førerfokus. Politiet jobber langs to hovedspor. Den synlige forebyggende politi- og kontrollinnsatsen og faktisk avdekking av risikoførere og trafikkløvbrytere (generell og spesifikk avskrekking), som styrer trafikantenes subjektive oppdagelsesrisiko.

### **Statens havarikommisjon for transport - uavhengige sikkerhetsundersøkelser**

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

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

### **Statens vegvesens ulykkesanalyser**

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 analysert alle dødsulykker i veitrafikken. Formålet med arbeidet er å kunne bidra til et godt kunnskapsgrunnlag, som er en viktig forutsetning for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Ulykkesanalysegruppen utarbeider, i tillegg til ulykkesanalyse rapporter fra hver analyserte dødsulykke, også en samlet årsrapport. Det samlede datagrunnlaget fra analyse av nærmere 2400 ulykker benyttes til videre forskningsstudier og danner grunnlag for tiltaks- og politikktutforming.

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

### **FoU innen trafikksikkerhet**

Ulykkes- og trafikkbildet er i stadig endring og dagens trafikksikkerhetstiltak vil ikke nødvendigvis løse framtidens utfordringer. Kunnskapsutvikling er derfor en viktig forutsetning for veien mot nullvisjonen. Forskning foregår i tett samspill med utførende forskningsinstitutt eller universitet.

Mange av aktørene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet* gjennomfører og bidrar til forsknings- og utredningsoppgaver relatert til trafikkikkerhet. Eksempler på dette er at Oslo universitetssykehus og Utrykningspolitiet har flere prosjekter knyttet til rus og trafikkikkerhet, Forskningsrådet gjennomfører forskningsprogrammet *Transport 2025*, og forskningsinstitutter utfører oppdragsforskning og deltar i ulike programmer, både nasjonalt og internasjonalt. Universitets- og høyskolesektoren gir også vesentlige bidrag innen fagområdene kjøretøy, trafikant og vei.

I kapittel 18 er det sett nærmere på noen områder som vi mener bør være sentrale i FoU-arbeidet i den kommende fireårsperioden.

### **Kunnskap om virkninger av tiltak**

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin bok *Trafikkikkerhetshåndboken* gir en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkninger av ulike trafikkikkerhetstiltak. Håndboken oppsummerer mer enn 2000 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter og omtaler nærmere 150 ulike trafikkikkerhetstiltak. Det pågår en kontinuerlig revisjon av *Trafikkikkerhetshåndboken*, gjennom oppdatering av enkeltkapitler. Oppdatert versjon av håndboken er tilgjengelig på internett<sup>6</sup>.

### **Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker**

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Verdien for de forskjellige skadegradene er i 2020-kroner, 32 185 000 kr. for en drept, 28 889 000 kr. for en meget alvorlig skadd (MAS), 10 256 000 kr. for en alvorlig skadd (AS) og 774 000 kr. for en lett skadd. Basert på disse tallene kan vi anslå at personskadeulykker kostet samfunnet ca. 13,2 milliarder kroner i 2020. Et vektet gjennomsnitt av MAS og AS gir oss en kostnad for hardt skadd på 11 705 000 kr.

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

Det er påbegynt et arbeid med sikte på å harmonisere verdien av helse innenfor ulike bruksområder, slik at helsekostnader forbundet med trafikkskader behandles på en sammenlignbar måte med helseeffekter av økt gange og sykling. Dette kan gi nye enhetskostnader for de ulike skadegradene til bruk i de samfunnsøkonomiske beregningene.

---

<sup>6</sup> Se <http://tsh.toi.no/>

### 3. Valg av innsatsområder drøfting av sentrale forutsetninger

#### 3.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg

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

Nedenfor følger en nærmere begrunnelse for valget av innsatsområder, sortert innenfor hovedområdene risikoatferd, befolkningsgrupper, trafikantgrupper/kjøretøygrupper, trafikksikre veier og øvrige innsatsområder. Mål for tilstandsutviklingen og aktørens tiltak knyttet til de ulike innsatsområdene, er omtalt i dokumentets del II (kapittel 4-18). Tiltak som ikke hører naturlig hjemme innenfor de 15 innsatsområdene omtales i dokumentets del III (kapitlene 19-22).

#### Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd (jf. faktaboks 1.1 i kapittel 1.2). Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent<sup>7</sup>. I tillegg til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte er også uoppmerksomhet en viktig risikofaktor. Vi har derfor valgt disse fire innsatsområdene knyttet til risikoatferd i trafikken:

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

Det er en godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret risiko for å bli drept eller hardt skadd. TØI har gjort beregninger som viser at dersom alle overholdt dagens fartsgrenser ville antall drepte blitt redusert med 16 prosent og antall hardt skadde med 15 prosent<sup>8</sup>.

- **2. Rus** – En veikantundersøkelse gjennomført i 2016/2017 viste at 0,2 prosent av førerne var påvirket av alkohol med promille over 0,2 og at 0,7 prosent av førerne var påvirket av narkotika tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere<sup>9</sup>. Risiko knyttet til alkoholpåvirket kjøring og blandingsrus er særlig høy. Med utgangspunkt i tall fra veikantundersøkelsen kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200 000 km med personbil, der føreren er alkoholpåvirket.

<sup>7</sup> TØI: Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg (Alena Høye).

<sup>8</sup> TØI-rapport 1645/2018 Potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken fram til 2030 (Rune Elvik og Alena Høye).

<sup>9</sup> Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i 2016-17 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag (april 2018)).



UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser at rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i om lag 22 prosent av ulykkene i perioden 2011-2020. Den reelle andelen er sannsynligvis ennå høyere, i og med at krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte først ble innført fra 1. mai 2020.

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

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

- **4. Uoppmerksomhet** – Distraksjon og uoppmerksomhet er en betydelig, og sannsynligvis økende utfordring. TØI gjennomførte i 2016 en litteraturstudie som viste at uoppmerksomhet og distraksjon var en årsaksfaktor i opp mot en tredel av ulykkene<sup>10</sup>. Dette bildet bekreftes i en temaanalyse basert på funn fra UAG, der det framkommer at uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015<sup>11</sup>. Dette viser at utfordringen knyttet til uoppmerksomhet og distraksjon er i samme størrelsesorden som utfordringene knyttet til fart, rus og manglende bruk av bilbelte.

## Befolkningsgrupper

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

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

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

<sup>10</sup> TØI rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak (Fridulv Sagberg, Hanne Beate Sundfør)

<sup>11</sup> TØI rapport 1535/2016 «Jeg så ham ikke» Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken (Fridulv Sagberg, Alena Høye, Hanne Beate Sundfør)

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

Data for årene 2017 og 2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er ca. fem ganger høyere for bilførere i alderen 18-19 år sammenliknet med bilførere i alderen 25-64 år<sup>12</sup>. Også 16-17 åringene har svært høy risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenliknet med andre aldersgrupper. Dette er i stor grad knyttet til kjøring med lett motorsykkel og moped (omtales under innsatsområde 9. Motorsykkel og moped).

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

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

### Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

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

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

Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag ti ganger høyere for syklister og om lag fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med bilførere<sup>13</sup>. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underreportering av skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken.

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

- **9. Motorsykkel og moped** – Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er ca. ni ganger høyere for

<sup>12</sup> Basert på tall fra TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau)

<sup>13</sup> TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau)

moped, ca. 18 ganger høyere for tung/mellomtung MC og hele 50 ganger høyere for lett MC sammenliknet med bilførere<sup>14</sup>.

Andelen av de drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer på motorsykel eller moped er økende, og gjaldt i 2020 26 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde. Utviklingen er noe bedre når det gjelder moped enn for MC, men mopedulykker er like fullt en betydelig utfordring i aldersgruppen 16-17 år. I Meld. St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 står det at det «*i lys av utviklingen for motorsykel- og mopedulykker kreves en revitalisering av arbeidet med økt motorsykkelsikkerhet*».

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

Godstransport på vei omfatter også lette varebiler. Samfunnsutviklingen, med mer e-handel og direkte levering på dør, genererer mer varetransport med slike kjøretøy. Dette er en økende utfordring, blant annet sett i lys av at førere av varebiler med totalvekt under 3,5 tonn har et mindre omfattende regelverk å forholde seg til sammenliknet med førere av tyngre kjøretøy.

### Trafikksikre veier

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

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

### Øvrige innsatsområder

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

<sup>14</sup> TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau)

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

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

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

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

Regjeringens innsatsområder i NTP er ikke sammenfallende med inndelingen i innsatsområder som er listet opp og beskrevet i kapittel 3.1, og som er lagt til grunn for kapittelinnndelingen i dokumentets del II. Dette skyldes ikke at prioriteringene i tiltaksplanen avviker fra regjeringens prioriteringer i NTP. Det er snarere gjort for at innsatsområdene i tiltaksplanen skal være noenlunde enhetlige med hensyn til nivå og kompleksitet, og for at det skal være enkelt å knytte tiltakene til de utfordringene de skal bidra til å løse.

Innholdsmessig dekker tiltaksplanens 15 innsatsområder godt opp det som pekes på i trafikksikkerhetsomtalen i NTP. Sammenhengen mellom tiltaksplanen og omtalen i NTP er vist i figur 3.1.

Figur 3.1 – Omtale i tiltaksplanen sammenholdt med omtale i Meld. St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033

### Omtale i NTP 2022-2033

### Omtale i tiltaksplanen



### 3.3 Sentrale forutsetninger for arbeidet

#### Målkonflikter

Regjeringens mål for transportsektoren vist i figur 1.1 i kapittel 1.2 rommer flere potensielle målkonflikter. Det vil si at ett mål påvirker ett eller flere andre mål negativt. Dette gjelder i særlig grad «*Mer for pengene*», der samfunnsøkonomisk lønnsomhet er målestokken, og «*Nullvisjonen*», der utgangspunktet er at ett hvert menneske er uerstattelig. Lønnsomhet, slik det måles i samfunnsøkonomiske analyser, fanger ikke opp alle vurderingene som ligger til grunn for nullvisjonen. Med dagens verdsetting av liv og helse sett i forhold til spart tid, vil det ikke være mulig å nå ambisjonen i NTP 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 (jf. kapittel 1.3), utelukkende ved hjelp av samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak.

Det er påbegynt et arbeid som kan gi nye enhetskostnader for drepte og skadde i trafikkulykker (jf. kapittel 2.3). Det er viktig at verdsettingen som brukes i samfunnsøkonomiske analyser har en god faglig forankring, men det er også mange valg som må tas i et slikt arbeid som har klare politiske implikasjoner, og som blir avgjørende for lønnsomheten av trafikksikkerhetstiltak. I et arbeidsdokument fra TØI<sup>15</sup> er det vist til alternative tilnærminger som vil gi en betydelig høyere verdsetting av et statistisk liv enn det som brukes i dagens samfunnsøkonomiske analyser i Norge.

#### Forutsetning om gjennomførbarhet

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

#### Forutsetning om at det ikke gjennomføres tiltak som gir flere drepte og hardt skadde

Ambisjonsnivået på tiltakene har som utgangspunkt at det ikke gjennomføres tiltak i planperioden som isolert sett gir flere drepte og hardt skadde. To eksempler illustrerer dette:

- Politiets kontrollvirksomhet, og spesielt UP sin aktivitet, er avgjørende for trafikksikkerheten på norske veier. TØI har i en beregning vist at dersom omfanget av politiets kontrollaktivitet halveres så kan dette medføre at vi får 60 flere drepte og hardt skadde i 2030 enn om kontrollaktiviteten videreføres på dagens nivå<sup>16</sup>. Dette er riktignok beregninger bygd på usikre forutsetninger, men gir likevel en god indikasjon på viktigheten av politiets arbeid.
- TØI har beregnet at redusert fartsnivå på veinettet fra 2004 til 2019 resulterte i 117 færre drepte og hardt skadde i enkeltåret 2019 enn vi hadde hatt dersom fartsnivået hadde vært uendret på 2004-nivå<sup>17</sup>. Dette illustrerer den potensielt negative virkningen av å slippe opp for tiltak som medfører høyere fart uten at det følges opp med risikoreduserende tiltak.

<sup>15</sup> TØI Arbeidsdokument 51740 Nullvisjonen, samfunnsøkonomiske analyser og trafikksikkerhet - Drøfting av målkonflikter og mulige løsninger på dem (Rune Elvik 31.05.2021).

<sup>16</sup> TØI Arbeidsdokument 51497 Potensielle effekter av redusert omfang av politikontroll (12/8-2019) (Alena Høye) Tallet det refereres til er hentet fra tabell 2 på side 6 (logaritmisk funksjon).

<sup>17</sup> TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik og Alena Høye).

Eksemplene viser at tiltak som medfører betydelig reduksjon i kontrollnivået eller et klart høyere fartsnivå, vil gjøre det svært lite sannsynlig at vi når regjeringens ambisjon om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

## **Del II – INNSATSOMRÅDER**



## 4. Fart

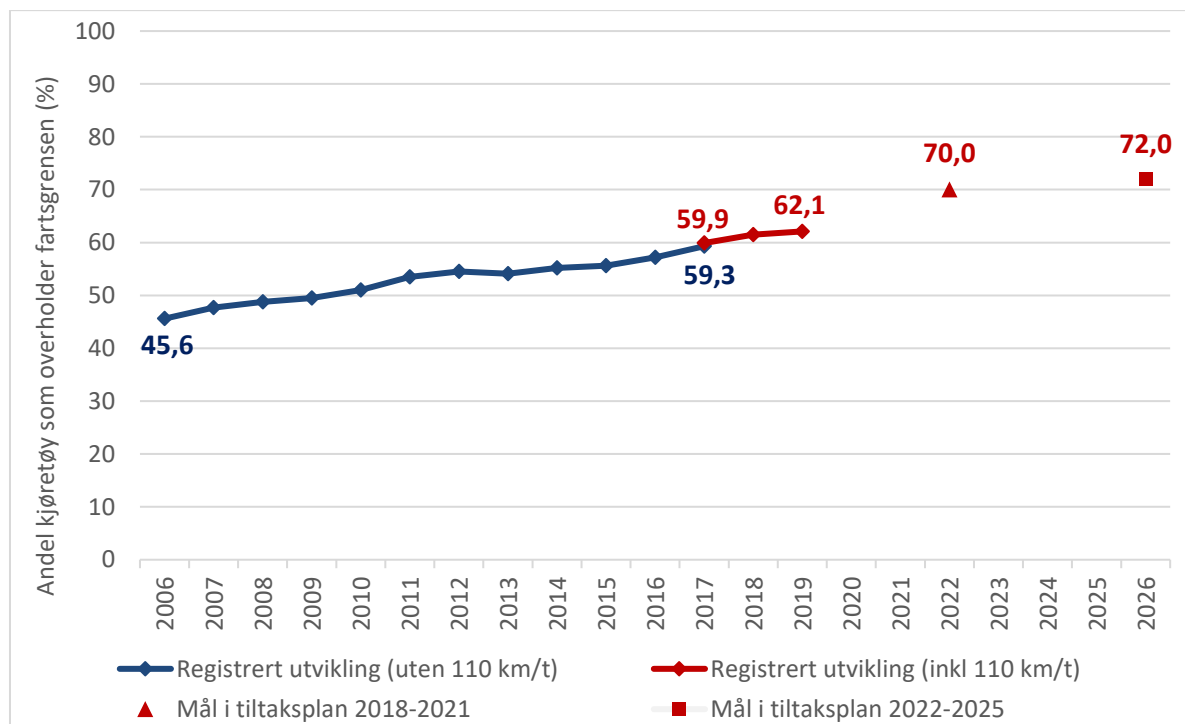
### 4.1 Tilstandsutvikling – Overholdelse av fartsgrensene

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

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

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

Figur 4.1 viser at vi over tid har hatt en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent overholdelse i 2019<sup>18</sup>. Det er en nær og godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret antall trafikkulykker, og det er ingen tvil om at økt overholdelse av fartsgrensene har vært en viktig medvirkende årsak til den kraftige nedgangen vi har hatt i tallet på drepte og hardt skadde.



Figur 4.1 - Overholdelse av fartsgrensene – registrert utvikling og mål

<sup>18</sup> Overgangen fra blå kurve til mørkerød kurve skyldes at vi fra og med 2017 tok inn noen nye målepunkter, for å inkludere fartsgrense 110 km/t. Resultatene før og etter 2017 er dermed ikke 100 prosent sammenliknbare, men som vi ser av figuren er utslagene små.

(Det har dessverre vært problemer med å hente ut data for overholdelse av fartsgrensene i 2020. Vi legger til grunn at vi innen den endelige utgaven foreligger også vil ha resultater for 2020, slik at figur og tekst kan oppdateres.)

Figuren viser at vi til tross for en positiv utvikling, likevel er noe ute av kurs sammenholdt med målet i tiltaksplanen for 2018-2021 om at 70 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022. Dette er tatt høyde for ved fastsettelse av målet for tilstandsutviklingen fram til 2026. Ambisjonen innebærer at andelen som overholder fartsgrensen må øke med rundt 1,5 prosentpoeng per år fram til 2026. Dette er ambisiøst, og vil kreve en atferdsendring hos et stort antall førere.

## 4.2 Tiltak rettet mot fart

### Fartskontroller

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

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

### Automatisk trafikkontroll (ATK)

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

Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til retningslinjene. Videre er Statens vegvesen igjen gitt myndighet til å fatte beslutninger om iverksetting av streknings-ATK etter faglige vurderinger i henhold til kriteriene og etter samråd med politiet<sup>19</sup>.

For å sikre en best mulig utnyttelse av kontrollvirksomheten, vil Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennomgå veinettet med tanke på å finne fram til nye punkter og strekninger for bruk av ATK som er i samsvar med de nye retningslinjene (tiltak nr. 2).

---

<sup>19</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet datert 9. februar 2021 om Retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll (ATK) (ref. 15/2569-).

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

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

### **Oppfølging av fartsgrensekriterier**

Vegdirektoratet fastsatte i 2018 nye fartsgrensekriterier for fartsgrensene 30, 40, 50, 60, 80, 90, 100 og 110 km/t<sup>20</sup>. Endelige kriterier for 70 km/t avventer avklaring fra Samferdselsdepartementet. Kriteriene skal benyttes på riksveier, fylkesveier og private veier, og de er også anbefalt brukt på kommunale veier.

Det er behov for å undersøke om veinettet er skiltet i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier. Dette gjelder særlig for veier med fartsgrense 60 km/t og for veier uten midtrekkverk med fartsgrense 90 km/t. Fylkeskommunene vil starte arbeidet med å kartlegge bruken av fartsgrensene 60 km/t og 90 km/t for å sikre at fylkesveiene er skiltet i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier (tiltak nr. 5). Statens vegvesen gjorde en slik gjennomgang i 2021, og vil følge opp funnene.

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

På sikt kan det være aktuelt med bruk av geofencing for å sikre overholdelse av fartsgrenser på strekninger der dette er spesielt viktig. Geofencing er omtalt nærmere i kapittel 16.3

### **Fartskampanje**

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

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

---

<sup>20</sup> Statens vegvesen: NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier, nå NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier.

**Oppfølgingstiltak:**

1. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, benytte regionale fartsdata til ytterligere kunnskapsbasert fartskontrollvirksomhet.
2. Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveier som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.
3. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en helhetlig strategi og plan for mer effektiv bruk av ATK.
4. Politiet vil effektivisere saksbehandlingen av ATK, og arbeide for digital utsendelse og mottak av bøter.
5. Fylkeskommunene vil starte arbeidet med å kartlegge bruken av fartsgrensene 60 km/t og 90 km/t for å sikre at fylkesveiene er skiltet i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier.
6. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale fartskampanjen «Hold fartsgrensen – for oss alle».



Foto: Colourbox

## 5. Rus

### 5.1 Tilstandsutvikling – Ruspåvirket kjøring

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

Innen 2026 skal maksimalt:

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

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

Tabell 5.1 – Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres med rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere.

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

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

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

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

Tall fra UP viser at det i 2020 ble registrert 10 268 anmeldelser for ruspåvirket kjøring. Dette er en økning sammenliknet med tidligere år. En hovedtrend de siste ti årene har vært at antall blodprøver der det påvises THC (virkestoff i cannabis) har økt, mens antall prøver der det påvises alkohol er fallende<sup>21</sup>. Imidlertid gir alkohol høyere risiko for å bli innblandet i alvorlige ulykker sammenliknet med de fleste andre rusmidler, og alkohol er fortsatt hovedutfordringen når det gjelder ruspåvirket

<sup>21</sup> Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag: Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring i 2020.

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

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at rus var en sannsynlig medvirkende årsak til 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020. Av disse skyldes 47 prosent alkohol, 29 prosent narkotika/trafikkfarlige legemidler og 24 prosent blandingsrus.

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

## 5.2 Tiltak rettet mot ruspåvirket kjøring

### Kontroll og rustesting

For å øke den faktiske oppdagelsesrisikoen skal det gjennomføres en foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i politiets trafikkkontroller (tiltak nr. 7). Politiet vil i planperioden også fokusere på kunnskapsbaserte og målrettede kontroller for å avdekke førere som kjører ruspåvirket.

Det er grunn til å anta at det er en del mørketall når det gjelder rus som medvirkende årsak til ulykker med mindre alvorlighetsgrad. Politiet vil derfor innskjerpe sine rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker (tiltak nr. 8).

En arbeidsgruppe har vurdert Tollvesenets adgang til ruskontroller etter oppdrag gitt av Justisdepartementet og Finansdepartementet i 2017. Arbeidsgruppen anbefalte at Tolletaten i tilknytning til utøvelse av tollkontroll skulle gis myndighet til å kontrollere om fører av motorvogn er påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Saken er imidlertid ikke endelig avklart i Justisdepartementet. MA - Rusfri Trafikk vil arbeide for at Tolletaten gis mulighet til å teste førere for ruspåvirkning (tiltak nr. 9).

### Alkolås

Alle busser og minibusser registrert i Norge etter 1. januar 2019 og som driver persontransport mot vederlag, skal være utstyrt med alkolås. Kjøretøy registrert før 1. januar 2019 må få ettermontert alkolås innen utgangen av 2023<sup>22</sup>. I NTP 2022-2033 er det lagt til grunn at det skal vurderes om påbudet bør utvides til også å gjelde for drosjer (tiltak nr. 10). Vurderingen gjøres basert på erfaringer fra påbudet for busser og minibusser.

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

---

<sup>22</sup> FOR 2018-05-30-777 Forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Forskriften gjelder for den som driver persontransport mot vederlag med kjøretøy i kjøretøygruppe M2 og M3. Det betyr at også drosjer med over 8 sitteplasser i tillegg til fører er inkludert.

alkolås i kjøretøy som brukes til persontransport mot vederlag kan utvides til også å omfatte drosjer<sup>23</sup>.

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

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

### Holdningsskapende arbeid

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

Alkovettorganisasjonen Av-og-til gjennomfører to årlige holdningskampanjer i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner (tiltak nr. 13). Kampanjene knyttes til politiets to årlige kontrolluker med særlig fokus på ruspåvirket kjøring (uke 23 og uke 50). Dette sammenfaller med perioder med en økning i alkoholkonsumet, om sommeren og ved juletider. Kampanjene består av ulike virkemidler, blant annet utdeling av faktabasert og lettfattelig informasjonsmaterieill til bilister og synliggjøring av problematikken i sosiale medier og i media. Av-og-til vil også arbeide for å øke bevisstheten rundt dagen derpå-promille. Informasjon gis på organisasjonens hjemmeside<sup>24</sup>, der det blant annet ligger en promillekalkulator til bruk for dem som vil undersøke om de har ventet lenge nok etter alkoholinntaket før de setter seg bak rattet.

Ung i Trafikken vil videreføre prosjektet *DeathTrip* (se faktaboks 5.1) (tiltak nr. 14). I tillegg vil organisasjonen kontinuerlig oppdatere eksisterende E-læringskurs for ungdom om rus. Kurset inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, og en slutt-test som kan forberede elevene til teorieksamen for førerkort. Det følger også med en lærerveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk e-læringskurset. Ung i Trafikken vil i planperioden videreføre kampanjen #edrusjåfør, som er rettet mot russen, samt utvikle og gjennomføre et undervisningsopplegg for ungdom om rus, holdning og atferd i trafikken, rettet mot valgfaget trafikk på ungdomskoler (se nærmere omtale av disse tiltakene i kapittel 9 *Ungdom og unge førere*).

---

<sup>23</sup> Det vil si drosjer i kjøretøygruppe M1, som er bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førerretet.

<sup>24</sup> Se [www.avogtil.no](http://www.avogtil.no)

### Faktaboks 5.1 – DeathTrip

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

MA – Rusfri Trafikk vil formidle digital informasjon om medikamentbruk og bilkjøring på legesentre, ved hjelp av mediekanalen *hvilePULS* som dekker skjermene på over 60 prosent av alle fastlegekontorer.

### Forebygging av tilbakefall

Mange av de som pågripes i ruskontroller er gjengangere. Særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. Om lag halvparten blir arrestert på nytt en eller flere ganger i løpet av de påfølgende tre årene.

Kriminalomsorgen har gjennomført *Program mot ruspåvirket kjøring* siden 2008. Dette er en straffereaksjon overfor personer som ellers ville blitt dømt til ubetinget fengsel for kjøring under påvirkning av legale og illegale rusmidler, og som vurderes som egnet. Personundersøkelser med egnethetsvurdering skal foreligge før straffereaksjonen idømmes. Programmet går over 10 måneder og har som mål å øke bevisstheten om egen atferd og om konsekvensene av denne, samt å hindre framtidig ruspåvirket kjøring. Bruken av denne straffereaksjonen har over tid vært nedadgående. Kriminalomsorgen vil arbeide for å snu denne trenden (tiltak nr. 15). De vil prioritere informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol for å øke bruken av personundersøkelser og kjennskap til programmet.

En høy andel av de som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll med fotlenke, er dømt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Kriminalomsorgen ser behov for å utarbeide et systematisert faglig innhold for denne gruppa (tiltak nr. 16).

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

I flere land, blant annet i Danmark, stilles krav om at man gjennomfører kurs eller liknende før man får tilbake førerkortet etter ruskjøring. Politiet (UP) vil igangsette et arbeid for å få mer kunnskap om slike ordninger, som grunnlag for å vurdere om dette bør innføres også i Norge (tiltak nr. 17).

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



## Kunnskapsoppbygging

For å finne fram til målrettede og effektive tiltak trengs god kunnskap om risiko, omfang og holdninger med hensyn til ruskjøring. En temaundersøkelse fra 2020 utført av OUS<sup>25</sup> gir god innsikt i forhold som gjelder forekomst av påvirkning av alkohol, illegale rusmidler og trafikkfarlige legemidler i dødsulykker i veitrafikken i perioden 2005-2018.

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

Kunnskap om omfanget av ruspåvirket kjøring får vi først og fremst gjennom resultater fra veikantundersøkelser, der et tilfeldig utvalg av førerne testes. Oslo Universitetssykehus (OUS) vil utføre en større veikantundersøkelse i 2025/2026, basert på analyse av spyttprøver (tiltak nr. 20). Undersøkelsen vil omfatte både alkohol, illegale rusmidler og trafikkfarlige legemidler (jf. kapittel 5.1). I tillegg vil UP gjennomføre egne veikantundersøkelser annet hvert år, begrenset til alkoholpåvirket kjøring.

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

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



Foto: Colourbox

<sup>25</sup> Temaanalyse: Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag, juni 2020)

## Behov for samhandling

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

### Oppfølgingstiltak:

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

## 6. Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn

### 6.1 Tilstandsutvikling – Bruk av belte og sikring av barn

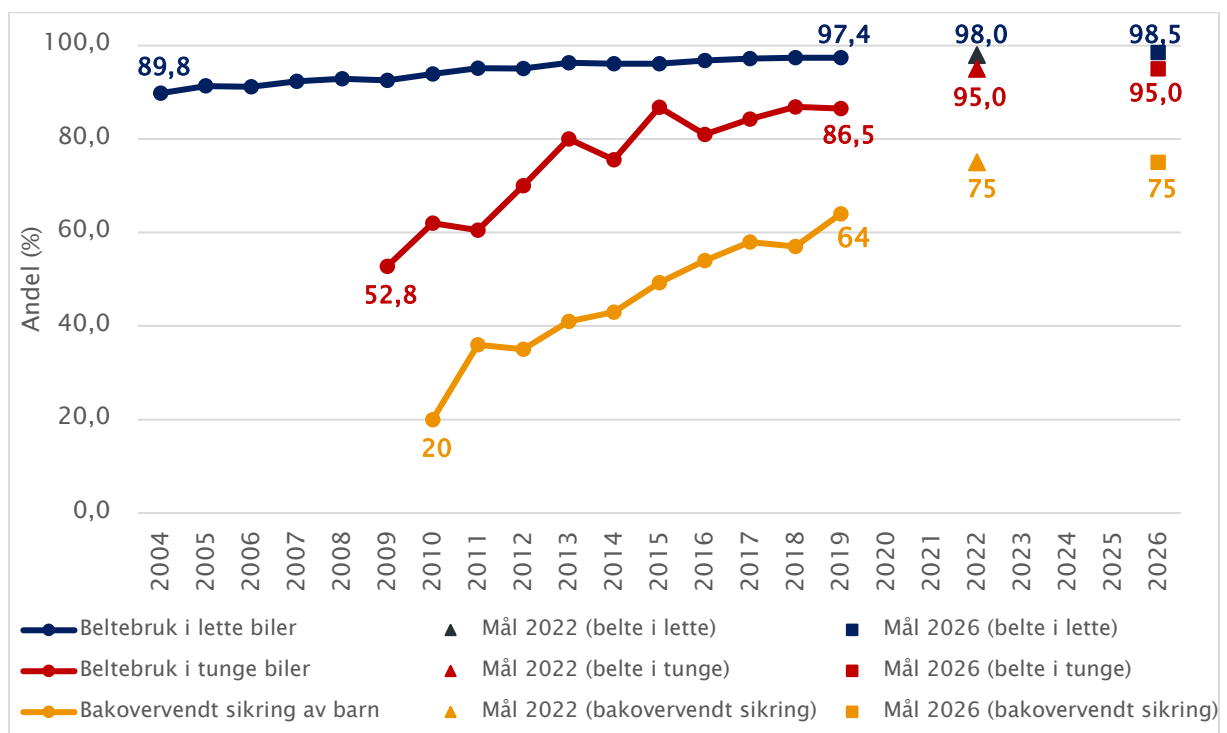
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2026 skal:

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

(Mål for riktig sikring av barn i alderen 1-8 år vil bli satt senere i høst, etter at det er gjennomført en undersøkelse som viser dagens status. Tilstandsmålet vil tas med i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

Statens vegvesen gjennomfører registrering av bruk av bilbelte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler og blant førere av tunge godsbiler. Tilsvarende gjennomfører Trygg Trafikk, i samarbeid med Utrykningspolitiet, registrering av andel barn i alderen 1-3 år som sikres bakovervendt i bil, samt av riktig sikring i aldersgruppen 1-8 år. Grunnet koronapandemien ble det ikke utført registreringer i 2020. I 2021 begrenses registreringen til sikring av barn i bil. Figur 6.1 viser registrert utvikling fram til 2019, samt mål for 2022 fra tiltaksplanen for 2018-2021 og for 2026.



Figur 6.1 - Registrert utvikling og mål når det gjelder (1) Bruk av belte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler, (2) bruk av belte blant førere av tunge godsbiler og (3) bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år.

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

Figur 6.1 viser samlet bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer og gjelder samlet for registreringer innenfor og utenfor tettbygd strøk. Oppsplittet viser det seg at bilbeltebruken blant førere ligger 1-2 prosentpoeng høyere enn blant forsetepassasjerer og at den er 1-2 prosentpoeng høyere utenfor tettbygd strøk enn innenfor. Statens vegvesens tilstandsundersøkelser omfatter ikke lenger beltebruk blant baksetepassasjerer. Basert på tidligere undersøkelser vet vi imidlertid at bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er betydelig lavere enn blant forsetepassasjerer.

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

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, til minst 4 år<sup>26</sup>. Trygg Trafikk har siden 2010 registrert bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år, og utviklingen har vært svært god, fra 20 prosent bakovervendt sikring i 2010 til 64 prosent i 2019. Oppsplittet på årsgruppe viste resultatet for 2019 at 92 prosent av ettåringene, 72 prosent av toåringene og 39 prosent av treåringene var sikret bakovervendt. Målet for 2026 tar høyde for at vi må påregne at det vil være krevende å oppnå ytterligere økning i bakovervendt sikring i samme takt som hittil. I tillegg vil fokus i planperioden i større grad rettes mot riktig bruk av sikringsutstyr framfor bakovervendt sikring.

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

**(Kontroll av feilsikring av barn gjennomføres høsten 2021. Resultat fra kontrollen legges inn i den endelige utgaven.)**



Foto: Colourbox

<sup>26</sup> Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: Sikring av barn i bil (brosjyre).

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

### Kontrollvirksomhet

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

### Bilbeltefritak

Forskriftskrav om utforming av legeærklæring om fritak for bilbeltebruk ble endret 1. januar 2017, og er nå i tråd med gjeldende EU-direktiv. I tillegg er det i den norske forskriften fastsatt at legeærklæring utstedt i Norge kan ha maksimal gyldighet på to år. Overgangsregler gjaldt fram til 1. januar 2019. Helsedirektoratet har utarbeidet forslag til nye retningslinjer i samsvar med forskriften, og vil ferdigstille disse i samarbeid med Statens vegvesen (tiltak nr. 22). Det foreslås en skjerping av kravene til å skrive legeærklæringer som fritar for bruk av bilbelte. Retningslinjene vil bli tatt inn i Førerkortveilederen (IS-2541) og vil erstatte gjeldende rundskriv fra Samferdselsdepartementet fra 2002.

### Behov for økt kunnskap

I 2014 ble det utarbeidet en temaanalyse om dødsulykker der den omkomne ikke brukte bilbelte, basert på dybdeanalyser av dødsulykker fra 2005-2012<sup>27</sup>. Statens vegvesen vil oppdatere denne med ny kunnskap (tiltak nr. 23).

### Feilsikring

I tillegg til dødsfall, fører feilsikring også til et større antall hardt skadde, og disse må ofte leve med betydelige plager. Statens havarikommisjon for transport (SHK) har undersøkt flere ulykker der feil bruk av bilbelte har forverret passasjerskadene<sup>28</sup>. Den vanligste feilen er at den nedre delen av beltet ligger for høyt opp på magen og at det ikke er tilstrekkelig etterstrammet. Når kollisjonen er et faktum, går beltet inn i den bløte delen av magen og forårsaker store skader. Statens vegvesen vil supplere funnene fra SHK med en temaanalyse om feilsikring, der blant annet funnene fra ulykkesanalysegruppas arbeid (UAG) legges til grunn (tiltak nr. 24).

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

---

<sup>27</sup> Statens vegvesen, Region øst Rapport 221 Temaanalyse av dødsulykker uten bruk av bilbelte (mars 2014).

<sup>28</sup> SHT rapport vei 2012/01 Temarapport om sikkerhet i bil (avgitt mars 2012).

SHT rapport vei 2019/01 Rapport om møteulykke mellom personbil og kombinertbil på E6 ved Slettnes i Storfjord, Troms 24. september 2017 (avgitt mars 2019).

## Tunge godsbiler

Figur 6.1 viser at den positive utviklingen i bruk av belte blant førere av tunge kjøretøy har stoppet opp. En målsetting om 95 prosent beltebruk innen utgangen av planperioden innebærer at nær 2/3 av de som ikke brukte belte i 2019 (jf. sist registrering) må bruke belte i 2026. For å nå et slikt mål kreves økt bevissthet og kunnskap om risiko ved manglende beltebruk. Arbeidslivsorganisasjonene, både på arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden, vil ha sentrale roller i dette arbeidet.

I tillegg til behov for nye tiltak må eksisterende tiltak videreføres. Ett eksempel er Norges Lastebileier-Forbund som fokuserer på beltebruk gjennom *Fair Transport* (jf. kapittel 17.3), og i organisasjonens nettbaserte trafiksikkerhetskurs for medlemsbedriftene.

## Bruk av belte i buss

Statens vegvesen har siden 2015 samarbeidet med NHO Transport, Yrkestrafikkforbundet og Fellesforbundet om gjennomføring av en kampanje for økt beltebruk i buss. I tillegg har flere buss-selskaper og kollektivtrafikkforeningen vært involvert i arbeidet. Samarbeidet har bestått i utveksling av informasjon, bruk av kampanjemateriell og gjennomføring av beltekontroller av passasjerer og sjåførere. I tilknytning til kampanjeaktiviteten er det hver vår og høst gjennomført spørreundersøkelser for å kartlegge bruken av belte blant busspassasjerer<sup>29</sup>. 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. Kampanjen har skapt en mer positiv holdning til beltebruk i buss – spesielt blant de unge.

**(Det vil høsten 2021 avklares om bussbeltekampanjen skal videreføres eller ikke. Tekst om dette vil bli satt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen (tiltak nr. 25)).**

Sjekk av belter er blant de tekniske kravene til kjøretøy som blir gjennomgått på EU-kontroll. Statens vegvesen oppfordrer i tillegg busselskapene til å ha gode rutiner for jevnlig sjekk av om beltene har tilstrekkelig funksjonalitet, og løpende bytte ut defekte eller ikke-funksjonelle belter. Dette er også påpekt av SHK i forbindelse med en ulykke der setebeltene i bussen var levert for korte, slik at det ble ubehagelig for passasjerene å bruke dem<sup>30</sup>.

## Sikring av barn i bil

De fleste foreldre er flinke til å sikre barn i bil, og bevisstheten rundt dette er økende. Dette vises blant annet gjennom den kraftige økningen som er registrert når det gjelder bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år (se figur 6.1). Men det er fortsatt behov for å øke kunnskapen på området. Ikke minst er det viktig å nå ut til nye foreldre. I tillegg er det stort behov for å øke kunnskapen om hva som er riktig sikring. Trygg Trafikk vil i planperioden fokusere både på at de minste barna bør sitte bakovervendt og at alle barn skal sikres riktig i bil (tiltak nr. 26). Dette skjer både gjennom digitale kampanjer, oppdaterte nettsider, en svartjeneste på telefon, mail, Facebook og kurs for barnehageansatte. I perioden vil Trygg Trafikk, sammen med politiet gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn i bil annet hvert år (tiltak nr. 27).

<sup>29</sup> Undersøkelsen ble ikke gjennomført under koronapandemien, da få kjørte buss i denne perioden.

<sup>30</sup> Utforkjøring med buss på E6 ved Øvergård i Balsfjord 28. mai 2012, SHK-rapport 03/2013

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

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

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

Politiet kontrollerer sikring av barn i bil og det er viktig at de har god kunnskap om riktig sikring. Trygg Trafikk har utarbeidet informasjonsmaterieell til politiet og vil distribuere dette til kontrollpersonell i politiet annethvert år i forbindelse med tellingene. (tiltak nr. 28).

### **Sikring av barn under skoleskyss**

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2. – 10. trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei. Fylkeskommunene vil gjennom sitt kollektiveieransvar legge til rette for sikring av barn under skoletransport (tiltak nr. 29). For noen fylkeskommuner vil dette gjøres gjennom ulike typer holdningskampanjer, mens andre fylkeskommuner har lagt tydelige føringer i materialvalg ved kjøp av bussmaterieell.

#### **Oppfølgingstiltak:**

22. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen ferdigstille nye retningslinjer for legeærklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.
23. Statens vegvesen vil utarbeide en oppdatert temaanalyse om manglende bruk av bilbelte, basert på data fra UAG.
24. Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse om feilsikring, basert på blant annet funn fra UAG.
25. (Videreføring av bussbeltekampanjen – Tas med i den endelige utgaven dersom det høsten 2021 besluttes at kampanjen skal videreføres.)
26. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil, herunder også informere om viktigheten av bakovervendt sikring for aldersgruppen 1 - 3 år.
27. Trygg Trafikk vil i samarbeid med politiet gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn annet hvert år.
28. Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.
29. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

## Kapittel 7: Uoppmerksomhet

### 7.1 Overordnet mål

Uoppmerksomhet og distraksjon bidrar til en betydelig andel av ulykkene i trafikken. Begrepene blir av og til brukt om hverandre som synonymer, noe de ikke er (se faktaboks 7.1). Effektive tiltak mot uoppmerksomhet forutsetter en god forståelse av hva uoppmerksomhet er, og kunnskap om hva som bidrar til uoppmerksomhet. Uoppmerksomhet vil i det følgende brukes i betydningen *distraksjon*, det vil si at trafikanten bruker sin oppmerksomhet til noe *annet* enn å håndtere de oppgavene som følger med det å være trafikant, for eksempel taster på mobil. Dette betyr at uoppmerksomhet som skyldes tretthet, rus eller annen nedsatt fysisk eller psykisk tilstand ikke inngår i innsatsområdet.

En analyse gjennomført av Transportøkonomisk institutt viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015<sup>31</sup>. Dette anslaget kan være noe for lavt, fordi uoppmerksomhet også *kan* ha forekommet i ulykker der ulykkesanalysene ikke gir holdepunkter for å fastslå dette. Videre er det god grunn til å anta at problemet er betydelig større, da ulykker med hardt skadde ikke er inkludert<sup>32</sup>. Internasjonale studier viser en tilsvarende andel, og fastslår at uoppmerksomhet er en årsaksfaktor i 20 - 30 prosent av alle ulykker. Omfanget er med andre ord stort og tiltak er nødvendig.

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

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

Aktørene vil følge utviklingen i planperioden basert på beste kunnskap, der data fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) vil være en viktig kilde. UAG finner distraksjon som mulig medvirkende faktor i en relativt høy andel av dødsulykkene, men konklusjonene er ofte forbundet med usikkerhet fordi tilstanden er vanskelig å avdekke, i tillegg til at det årlige antallet er for lavt som grunnlag for generaliseringer. Dette gjør at analysene vil gi begrenset informasjon som grunnlag for å måle faktisk tilstandsendring over tid. Det vil derfor være nødvendig både med flere målemetoder og innsats fra flere aktører for å få en oversikt over omfanget.



Foto: Colourbox

<sup>31</sup> Transportøkonomisk institutt (2016): «Jeg så ham ikke Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken», rapport 1535/2016.

<sup>32</sup> UAG analyserer kun dødsulykker i trafikken.



### Faktaboks 7.1 - Hva er uoppmerksomhet og distraksjon?

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

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

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

## 7.2 Tiltak mot distraksjon og uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet i trafikken er et komplekst og omfattende trafikksikkerhetsproblem. I faktaboks 7.2 er det gitt en kortfattet omtale av ulike forhold som bidrar til økt risiko knyttet til uoppmerksomhet.

### Faktaboks 7.2 - Hva er mest farlig?

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

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

Internasjonal forskning viser at det som gir størst risiko er at man tar blikket bort fra veien. Flere studier har funnet at to sekunder ser ut til å være en kritisk grense for hvor lenge en kan ta blikket bort fra veien sammenhengende før risikoen for farlige hendelser øker betraktelig. Selv om det er enighet om at visuell distraksjon (å ta blikket bort fra veien og trafikken) er det største problemet, er også de andre modalitetene viktige når det gjelder ulykkesrisiko.

Forhold ved selve føreren (alder, erfaring), trafikksituasjon, varighet osv. påvirker også risiko.

Kilde: Transportøkonomiske institutt (2016): «Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak», rapport 1481/2016

Mye av forskningen og tiltakene har til nå dreid seg mye om mobilbruk, som kan ha sammenheng med at det både er lettest å observere og kontrollere. Problemet er imidlertid større enn som så. Effektive tiltak forutsetter en god forståelse av hva uoppmerksomhet er, og kunnskap om hva som bidrar til uoppmerksomhet i trafikken. Distraksjon og uoppmerksomhet må derfor forebygges gjennom en systematisk satsing på flere parallelle tiltak. Det er grunn til å tro at informasjons- og påvirkningstiltak har størst potensial for å påvirke uoppmerksomhet som skyldes bevisst involvering i «sideaktiviteter». Distraksjon på grunn av forhold der noe automatisk tiltrekker seg oppmerksomheten kan på sin side best påvirkes av kjøretøyteknologiske tiltak og veiltak.<sup>33</sup>

### Kontroller og juridiske virkemidler

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

I mobilforskriftens<sup>34</sup> §2 står det at det er forbudt å snakke i håndholdt mobil når man kjører. Dersom mobilen er fastmontert eller koblet til bluetooth kan man ringe og legge på med håndfritt utstyr. Straffen for brudd på forskriften har blitt betydelig skjerpet den senere tid. I januar 2020 ble det innført prikkbelastning. 1. januar 2021 kom det ytterligere skjerpinger og bøtesatsene for mobilbruk økte fra kr. 1.700,- og to prikker til kr 5.000,- og tre prikker. Unge førere, som har prøveperiode for førerrett i klasse B, får dobbelt antall prikker hvis de gjør feil som gir prikker i prøveperioden. Undersøkelser viser at innføring av generell prikkbelastning har positiv effekt på trafikksikkerheten.

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

Politiet har kontinuerlig kontrollvirksomhet i veitrafikken i hele landet gjennom hele året. I samarbeid med det europeiske trafikkpoliti nettverket Roadpol (The European Roads Policing Network (ROADPOL)) gjennomføres det en rekke felles kontrollaksjoner med spesielt fokus på forskjellige trafikkutfordringer. Siden 2019 er det hvert år i september gjennomført en slik kontrollaktivitet inn mot uoppmerksomhet i trafikken. Politiet vil i planperioden fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha temafokusert kontroll rettet spesielt mot mobilbruk (tiltak nr. 30).

Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange unge førere opp til 26 år som blir bøtelagt for mobilbruk under kjøring. Dette vil bli synliggjort gjennom ulike virkemidler på sosiale medier og gjennom pressemeldinger (tiltak 31).

<sup>33</sup> Dette omtales i faglitteraturen som henholdsvis pro-aktiv og re-aktiv uoppmerksomhet TØI, «Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak». Skillet mellom dem er imidlertid ikke alltid tydelig og de kan gå over i hverandre.

<sup>34</sup> Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn (mobilforskriften)

## Kampanjetiltak

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

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

I henhold til internasjonal forskning på kampanjeeffekt, og i tråd med etatens nasjonale kampanjestrategi, vil Statens vegvesen fortsette å kombinere ulike virkemidler som blant annet *juridiske og organisatoriske tiltak med informasjon og påvirkning*. Kampanjen knyttes også opp til politiets kontroller rettet mot uoppmerksomhet (ROADPOL), som er omtalt over. Kampanjen evalueres kontinuerlig, og vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 32).

Ny teknologi i bil bidrar til økt sikkerhet, men mye av den nye teknologien i moderne biler kan også redusere sikkerheten, blant annet ved at den fører oppmerksomheten bort fra veien. Bilindustrien har tatt fram kunnskap før valg av løsninger, men dette er ikke alltid utdypende nok i forhold til brukergrensesnitt basert på menneskelige forutsetninger. Dette gjelder spesielt nødvendige kjøretøyfunksjoner som må, eller kan betjenes på berøringsskjermer. Trygg Trafikk ønsker, i samarbeid med relevante forskningsmiljøer å kartlegge betydningen av ny teknologi for oppmerksomhetsfunksjonen og dermed for trafiksikkerheten. Trygg Trafikk vil også, i samarbeid med et forsikrings-selskap, utvikle og gjennomføre en digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til denne nye teknologien. Dette samarbeidet starter opp i 2022 og vil gå over minimum tre år (tiltak nr. 33).

## Opplæringstiltak

Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning (tiltak nr. 34).

## Tiltak i virksomheter

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

Virksomheter har derfor en viktig rolle og ansvar når det gjelder å *tilrettelegge* for tilstrekkelig oppmerksom kjøring, og ansvaret ligger hos både ledelse og medarbeidere.

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

Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring (tiltak nr. 35).

Programmet *Aktiv Sikkerhet*, som drives av Norsk Lastebileier-Forbund (NLF) og If, er rettet mot bedrifter som har et bevisst søkelys på trafiksikkerhet i trafikkbildet. Programmet har også egen e-læringsmodul hvor et av avsnittene omhandler oppmerksomhet. Deltageren må her svare på spørsmål som omhandler konsekvenser ved mangel av oppmerksomhet i trafikken. NLF tilbyr også andre programmer til sine medlemmer med formål å forebygge ulykker som følge av distraksjon under kjøring, blant annet *Fair Transport* og kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien* (tiltak nr. 36). Det vises til nærmere omtale av *Fair Transport* i kapittel 17.3.

Utfordringer knyttet til sikkerhet, også uoppmerksomhet, varierer i ulike virksomheter. Det er derfor behov for mer omfattende og helhetlig kartlegging av distraksjon i trafikken hos virksomheter for å få en bedre forståelse av problemet og behov for tiltak.

## Teknologiske tiltak

I Nasjonal transportplan understrekes det at teknologiske framskritt i planperioden og utover 2030-tallet vil ha stor innvirkning på transportsikkerheten. Teknologi som bidrar til å kompensere for menneskelig svikt og feilhandlinger har et betydelig potensial for å bedre trafiksikkerheten. På den annen side påpekes det at teknologisk utvikling *også* kan føre til *nye* utfordringer, for eksempel økt distraksjon og uoppmerksomhet hos førerne.

Teknologiske ordninger som bidrar til å hindre distraksjon, eksempelvis mobilsperre og varsel-signaler, bidrar positivt til å redusere uoppmerksomhet. Den teknologiske utviklingen med avanserte og interaktive informasjons- og kommunikasjonsutstyr i bilene gir mange muligheter, men også utfordringer knyttet til bruk og tilpasning til teknologien. Ny teknologi stiller nye krav til fører og førere kan ha ulike forutsetninger for å forstå og håndtere den. Det er viktig at de nye systemene i kjøretøyene (IVIS) ikke bidrar til ytterligere distraksjon<sup>35</sup>. Blant annet har store og berøringsbaserte skjermer blitt vurdert til å gi økt risiko for distraksjon. Krav til design, plassering og brukervennlighet er viktige faktorer som bør vurderes og avklares i tiden framover.

Selv om den teknologiske utviklingen innen transportsektoren har som mål å bli fullautomatisert, ligger dette langt frem i tid, hvilket betyr at føreren fremdeles vil ha en rolle i kjøretøyet i lang tid framover. Til hvert av automatiseringsnivåene vist i figur 16.2 (unntatt nivå 5) er det knyttet spesifikke krav og utfordringer til førere, og dermed også muligheter for å gjøre feil og risiko for ulykker. Flere av problemstillingene knyttet til oppmerksomhet har sammenheng med overgangene mellom automatiseringsgradene. Førers oppmerksomhet kan bli satt på ekstra hard prøve i kjøretøy med delvis automatiserte kjørefunksjoner. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og

<sup>35</sup> IVIS: Integreert system i kjøretøy for informasjon, betjeningsløsninger og underholdning.

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

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

Det er, ifølge TØI, forsket en del på distraksjon og uoppmerksomhet hos bilførere, men i liten grad i forhold til automatisering<sup>36</sup>. Det er behov for mer kunnskap. Dette vil være viktig i forhold til både videre teknologisk utvikling, regelverk, opplæring og andre nødvendige trafikksikkerhetstiltak.

I Statens vegvesens ITS-strategi framgår det tydelig at ITS vil bidra til nullvisjonen og trafikksikkerhetsmålene, men vi må «sikre at ITS ikke bidrar til økt distraksjon og redusert sikkerhetsgevinst».<sup>37</sup> Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og oppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering (tiltak nr. 37).

#### Oppfølgingstiltak:

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

<sup>36</sup> Transportøkonomisk Institutt, Arbeidsdokument, Forprosjekt Automatisering XX

<sup>37</sup> Statens vegvesen: ITS-strategi for Statens vegvesen 2018-2023 - Et vegkart mot fremtidens transportsystem.

## 8. Barn (0-14 år)

### 8.1 Tilstandsutvikling – Antall drepte og hardt skadde barn

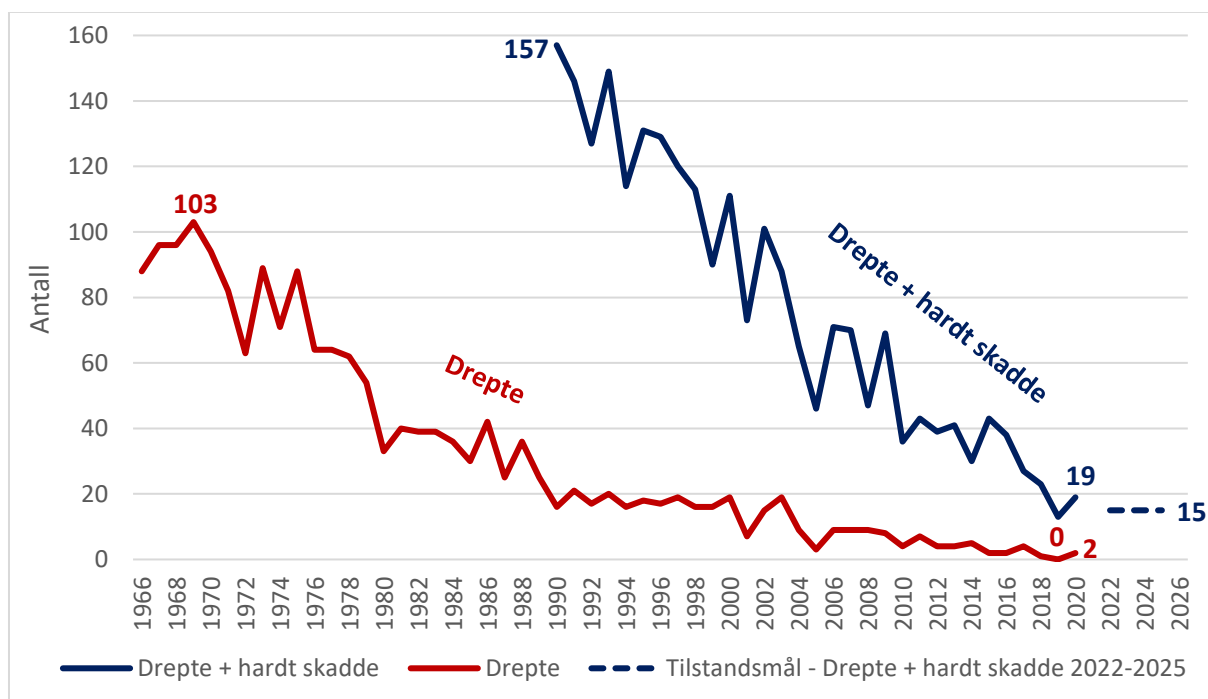
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

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

Langsiktig og systematisk arbeid med å redusere trafikkuulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn. I 1969 ble 103 barn i alderen 0-14 år drept i trafikkuulykker. I 2019 omkom ingen barn i veitrafikken, for første gang siden den detaljerte registreringen av trafikkuulykker startet. I 2020 omkom imidlertid to barn, noe som viser at dette arbeidet krever kontinuerlig innsats.

Det er fortsatt et betydelig antall barn som blir hardt skadet i trafikken. I perioden 2017-2020 ble i gjennomsnitt 19 barn hardt skadd i politirapporterte personskadeulykker årlig. Det reelle antall hardt skadde barn er høyere enn dette, da ikke alle ulykker med hardt skadde blir registrert hos politiet (se nærmere omtale i kapittel 18).

Figur 8.1 viser utviklingen, både når det gjelder summen av drepte og hardt skadde og når det gjelder drepte isolert. Tilstandsmålet er todelt. Målet for drepte og hardt skadde er relatert til politirapporterte personskadeulykker, og innebærer at det i perioden 2022-2025 skal være 27 prosent færre drepte og hardt skadde enn i perioden 2017-2020. Målet for omkomne må sees i sammenheng med tilstandsmålet i tiltaksplanen for 2018-2021, som var at det skulle være minst ett år i planperioden uten omkomne barn. Dette ble oppnådd i 2019. Tilstandsmålet for planperioden 2022-2025 innebærer at antall år med null drepte barn økes fra ett til to.



Figur 8.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde barn (0-14 år)

## 8.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen

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

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

Gjennom *Barnas Trafikkklubb* tilbys barnehagene et helhetlig pedagogisk opplegg som er tilpasset rammeplanen (se faktaboks 8.1). Klubben har omkring 30 000 unike brukere. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, og arbeide for at enda flere barnehager og skoler tar klubben i bruk (tiltak nr. 38).

Det er viktig at både ansatte i barnehager og barnehagelærerstudenter har kompetanse om trafiksikkerhet. Trygg Trafikk vil videreutvikle kurset *Barnehagen i trafikken* i tråd med rammeplanen, og tilby dette til barnehagene både digitalt og fysisk (tiltak nr. 39). Kurset bygger på den anerkjente metoden “*barnehagebasert kompetanseutvikling*”, som innebærer at hele personalet lærer det samme samtidig.

Trygg Trafikk vil også oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs (tiltak nr. 40). Kurset gir studentene verdifull innsikt om trafiksikkerhet som de tar med seg som framtidige barnehagelærere. På flere studiesteder har kurset godt fotfeste, og Trygg Trafikk vil arbeide for at det tilbys ved enda flere studiesteder.

Norges automobilforbund (NAF) tilbyr *NAFFENS trafikkboks* for barnehagebarn i alderen 3-6 år, med blant annet bøker, spill og aktiviteter. Formålet er å starte opplæringen tidlig og derigjennom bidra til å forme barnas atferd og holdninger i trafikken, som de kan ta med seg videre når de blir eldre (tiltak nr. 41).



### Faktaboks 8.1 – Barnas Trafikkklubb

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

**Oppfølgingstiltak:**

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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### 8.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen

#### 1.-10. trinn

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

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



I tillegg gir det nye læreplanverket samlet sett muligheter for en bredere måte å drive trafikkopplæring på, knyttet til skolens verdigrunnlag og nye tverrfaglige temaer som blant annet folkehelse, livsmestring og bærekraftig utvikling. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmaterieell til grunnskolen i tråd med læreplanverket (tiltak nr. 42).

Gjennom læringsportalen *sykkeldyktig.no*, som ble lansert i 2020, tilbys skolene læringsressurser tilpasset kompetansemålene i kroppsøvningsfaget. Dette er en gratis portal for trafikk- og sykkelopplæring. På *sykkeldyktig.no* finner kroppsøvningslæreren filmer, e-læringsoppgaver og en teoretisk sykkelprøve som kan brukes i undervisningen. Også foresatte kan finne nyttig informasjon og tips om trafikkopplæring av barn og trygg sykling. Portalen inneholder nå også råd og regler om bruk av elsparkesykler. Læringsportalen driftes av Trygg Trafikk, NAF og Syklistenes Landsforening. Høsten 2021 hadde over halvparten av landets grunnskoler tatt portalen i bruk. *Sykkeldyktig.no* vil bli videreutviklet i planperioden (tiltak nr. 43).

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

Tradisjonell sykkelopplæring handler om å lære å sykle og å følge trafikkregler og skilt. Samtidig vet vi at hjernen til barn ikke er fullt utviklet. Ny og banebrytende tverrfaglig forskning (nevrovitenskap, pedagogikk og psykologi) har dokumentert at barn lett lar seg distrahere i trafikken, men at målrettet opplæring i risikovurdering og oppmerksomhetstrening virker (se omtale av forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* i faktaboks 8.2). Trygg Trafikk vil iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* inn i trafikk- og sykkelopplæringen (tiltak nr. 44).

### Faktaboks 8.2 – Forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling*

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

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

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

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

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

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

### Skolefritidsordningen

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

### Nasjonale anbefalinger for trafikk- og mobilitetsopplæring

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

I 2020 utga ETSC (European Transport Safety Council) en rapport med anbefalinger til trafikk- og mobilitetsopplæringen i europeiske land<sup>38</sup> (se faktaboks 8.3). Det legges her til grunn at opplæring må være en viktig del av nullvisjonsarbeidet. Norge ligger relativt godt an i forhold til mange av anbefalingene, men også vi kan bli bedre. Trygg Trafikk vil derfor, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes (tiltak nr. 47).

#### Faktaboks 8.3 – Nøkkelpinsipper for trafikk- og mobilitetsopplæring (ETSC)

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

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

<sup>38</sup> ETSC: Key principles for traffic safety and mobility education (2020).

**Oppfølgingstiltak:**

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

## 8.4 Tiltak for trygg skolevei og skoleskys

### Trygge skoleveier og nærmiljøer

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

I *Meld. St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er det lagt til grunn at det i perioden 2022-2027 skal prioriteres en ramme på til sammen 500 mill. kr til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge. En viktig del av denne satsingen vil være å etablere en statlig tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen skal vektlegges. Tilskuddsordningen skal være et supplement til fylkenes og kommunenes prioritering av egne midler til formålet. Statens vegvesen er gitt i oppdrag å forvalte tilskuddsordningen. Dette vil bli gjort i nært samarbeid med fylkeskommunene og Trygg Trafikk (tiltak nr. 51).

Etablering av *hjertesoner* vil være et sentralt tiltak i den nye statlige tilskuddsordningen. Tanken bak *hjertesone* er å gjøre skoleveien tryggere slik at flere barn kan sykle og gå til skolen. Tiltakene tilpasses lokalt, men oppfordringer om mindre foreldrekjøring, organisering av «*gåbusser*» og etablering av stopp- og hentesteder utenfor *hjertesonen* for barn som blir kjørt er tiltak som ofte blir brukt. Gjennom det nasjonale hjertesonenettverket, som består av Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Syklistenes Landsforening, politiet, Helsedirektoratet, Miljøagentene og Foreldreutvalget for

grunnopplæringen, deles informasjon, blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet. Flere kommuner, blant andre Oslo, har vedtatt at alle skoler skal bli hjertesoneskoler (se faktaboks 8.4). Hjertesonearbeidet vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 52).

### Faktaboks 8.4 – Hjertesoner

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

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



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

Barn og unges medvirkning i planer kan for eksempel sikres gjennom systematisk innsamling og bruk av data fra *Barnetråkk*. Gjennom *Barnetråkk* registreres barnas skolevei, og hva barna liker eller opplever som problemer og farer. Innsamling av barnetråkkdata kan brukes som kunnskapsgrunnlag ved utarbeidelse av planer og målrettede trafikksikkerhetstiltak for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet, i samarbeid med berørte aktører, vil vurdere å etablere en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. En slik løsning vil kunne benyttes av alle kommuner, tilsvarende Statens kartverk sin eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming/tilgjengelighetsdata. Barn og unge kan da enkelt registrere *barnetråkk* ute i sitt nærmiljø.

**(Det er foreløpig ikke avklart om, og i tilfelle hvordan, aktørene i arbeidet med tiltaksplanen skal involveres i arbeidet med å etablere en nasjonal barnetråkk-løsning. Vi legger til grunn at dette vil kunne gis en nærmere omtale i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)**

### Skoleskyss

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2.-10.trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei, jf. forskrift til opplæringsloven. Trygg Trafikk har revidert veilederen *Særlig farlig eller vanskelig skolevei* (både fysisk og digitalt), og vil distribuere den til alle landets kommuner.

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

Det vises også til omtale av sikring av barn under skoleskyss i kapittel 6.2.

#### Oppfølgingstiltak:

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

## 8.5 Tiltak for systematisk trafiksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler

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

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

Gjennom godkjenningsordningen *Trafiksikker kommune* må alle kommunale barnehager og skoler dokumentere at de tilfredsstillende visse kriterier, som er i tråd med relevante lover og forskrifter. (tiltak nr. 53). Disse omfatter integrering av trafiksikkerhet i årsplanen, rutiner for sikkerhet på turer til fots, med bil eller kollektivtransport, samt foreldresamarbeid. Per 1. april 2021 var 1145 barnehager godkjent som *Trafiksikker barnehage* og 851 skoler godkjent som *Trafiksikker skole*.

#### Oppfølgingstiltak:

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

## 9. Ungdom og unge førere

### 9.1 Tilstandsutvikling – Risiko for unge bilførere (18 og 19 år) å bli drept eller hardt skadd i trafikken

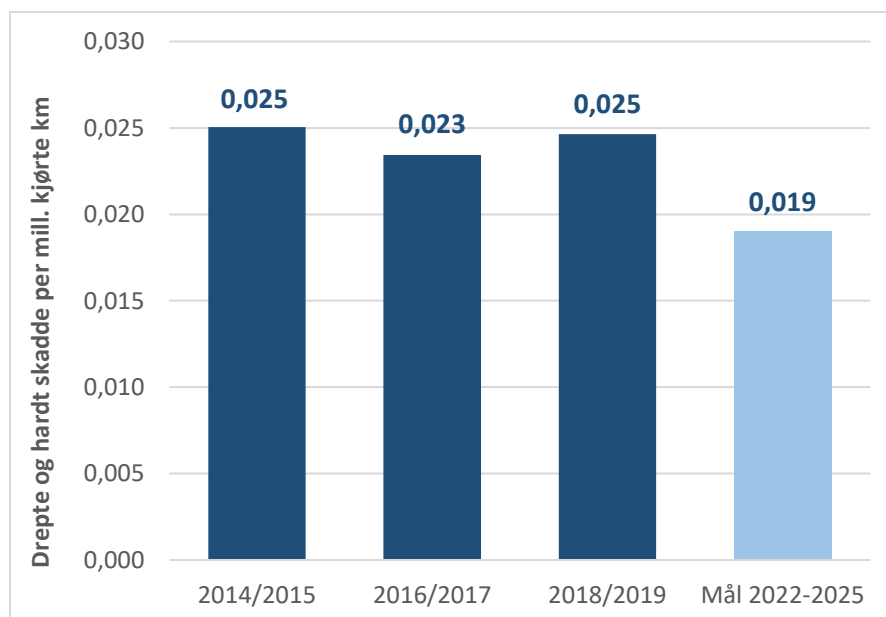
Innsatsområdet *Ungdom og unge førere* skal dekke aldersgruppen 15-24 år, dvs. fra og med siste året på ungdomsskolen. Ulykkestallene er spesielt høye for de i alderen 16-19 år. Fra 2007 til 2014 hadde vi en periode med vedvarende markant reduksjon i drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen. Men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

For 16 og 17 åringene er ulykker med moped og lett motorsykel den største utfordringen. Tiltak for å forhindre slike ulykker er i hovedsak omtalt i kapittel 12, under innsatsområdet *Motorsykel og moped*.

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

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

Målsettingen om 25 prosent redusert risiko innebærer at risikoen reduseres fra 0,025 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2018 og 2019 til 0,019 i perioden 2022-2025. Dette er illustrert i figur 9.1.



Figur 9.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km for bilførere i alderen 18 og 19 år - Utvikling og mål.

## 9.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere

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

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

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

Ung i Trafikken har utviklet et E-lærings kurs for ungdom om rus. Dette inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, og en slutt-test, som kan forberede elevene til teorieksamen for førerkort. Det følger også med en lærerveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk e-læringskurset. Ung i Trafikken vil i tillegg videreføre prosjektet *DeathTrip*, der elever fra videregående skoler engasjeres til å lage holdningskampanjer mot ruskjøring. Det vises til nærmere omtale i kapittel 5 *Rus*.

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

Statens vegvesen har etablert et *Trafikksikkerhetssenter* ved Norsk vegmuseum. Senteret er basert på nullvisjonen og har hatt 10. klassinger i tidligere Oppland fylke som sin viktigste målgruppe. Siden oppstarten i 2005 har over 25 000 skoleelever vært innom senteret på en trafikksikkerhetsdag. Opplegget er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Innlandet fylke. Tilbudet er imidlertid midlertidig lagt på vent grunnet koronapandemien. Trafikksikkerhetssenteret vil i 2022 være bygget om og framstå i nytt design, og det vil da på nytt bli gitt tilbud til ungdomsskolene i Innlandet fylke om gjennomføring av trafikksikkerhetsdag ved Trafikksikkerhetssenteret (tiltak nr. 57). Som et supplement til de fysiske arrangementene utarbeides det et digitalt undervisningsopplegg som har samme tematikk som på trafikksikkerhetsdagene. Dette vil i første omgang bli distribuert til samtlige ungdomsskoler i Innlandet fylke. I 2022 vil dette bli et nasjonalt tilbud for 10.klassinger. I planperioden vil undervisningsopplegget kunne tilbys til flere grupper både aldersmessig og geografisk.

*Trafoen* er et trafikksikkerhetstiltak i Kristiansand, med Agder fylkeskommune som tiltakseier. Tiltaket er knyttet til et bygg (*Trafoen*), der deltakerne gjennom ulike filmer opplever en trafikkulykke på nært hold. Den pedagogiske tenkingen bak tiltaket bygger på et ønske om størst mulig egenaktivitet og engasjement blant deltakerne. Målsettingen er å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt å øke forståelsen for årsaken til, og konsekvensen av, ulykker.

*Trafoen* er også blitt laget i en VR-brille versjon som benyttes av de som ikke kan besøke den fysiske bygningen. På den måten begrenses ikke bruken av *Trafoen* av beliggenhet. Erfaringen med bruken av VR-brille versjonen har vært positiv. Fylkeskommunenes samferdselskollegium vil derfor bli kontaktet, med tilbud om informasjon og opplæring, slik at *Trafoen* i Vr-brille versjon kan bli tatt i bruk også i andre fylker.

Fire av ti dødsulykker involverer bilførere som kjører til eller fra jobb, eller er ute på veiene i arbeidstiden. Av disse er hele 25 prosent mellom 19 og 24 år. Hvert år utsettes 150 unge lærlinger for ulykker i trafikken. Agder fylkeskommune står bak kurset *18pluss*, som gjennomføres i nært samarbeid med *Trafoen*. Det er et praktisk kurs på 4,5 timer, som inneholder kjøring på bane, trening i opptreden på et skadested og en gjennomgang av undervisningsopplegget i *Trafoen*. Agder fylkeskommune vil arbeide for at alle lærlinger skal ha trafiksikkerhet som en del av obligatorisk HMS opplæring i læretiden (tiltak nr. 58). I første omgang vil dette gjelde lærlinger i Agder fylke.

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

Ung i Trafikken har utviklet #edrusjåfør, som er en forbyggende holdnings- og trafiksikkerhetskampanje rettet mot russen. Kampanjen brukes ved russens trafiksikkerhetsdager og ved russearrangement (tiltak nr. 59). Det informeres om konsekvenser ved ruskjøring og på russearrangement kan en få gratis promilletest før hjemkjøring. Kampanjen består også av strykemerker for russedress og klistremerker til russebil.

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhetstiltak rettet mot avgangselevne på videregående skole, da dette er en risikoutsatt gruppe (tiltak nr. 60). Tiltakene vil kunne være en del av et tverrsektorielt arbeid rettet mot avgangsklassene. Eksempler på tiltak er trafiksikkerhetsdager og gratis russebilkontroll. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil i tillegg gjennomføre ulike typer tiltak rettet mot videregående elever på 1. og 2. trinn for å påvirke til god trafiksikkerhetsatferd. Dette inkluderer også tiltak rettet mot lærlinger (tiltak nr. 61).

### **Risikoutsatte unge førere**

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

Bilførere som mister førerretten i prøveperioden som følge av brudd på veitrafikklovgivningen, er per definisjon risikoutsatt. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, teste ut og evaluere et forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som har mistet førerretten i prøveperioden (tiltak nr. 62).

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



fylkeskommuner og regionale aktører, som utvikler og iverksetter tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer (tiltak nr. 63).

### **Samarbeid og kunnskapsdeling**

Mye av det holdningsskapende trafikk sikkerhetsarbeidet rettet mot ungdom utføres i miljøer med lokal/regional forankring. Eksempler på dette er trafikk sikkerhetshallene i Stavanger og Bergen, Mind-senteret i Bodø, Trafikk sikkerhetssenteret ved Vegmuseet på Lillehammer, Nullvisjonen i Agder, samt 18pluss og Trafoen i Kristiansand. Dette er små miljøer som i stor grad har jobbet hver for seg, og det er derfor store forskjeller fra fylke til fylke. *Trafoen* har i 2021 opprettet et *Nasjonalt forum for holdningsskapende trafikk sikkerhet*, som har som mål å styrke det holdningsskapende trafikk sikkerhetsarbeidet i fylkene. Forumet skal bidra til at de som jobber holdningsskapende kan lære av hverandre og dele kunnskap og erfaringer. Forumet vil bli videreført i planperioden (tiltak nr. 64).

### **Føreropplæringen**

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

Trafikk opplæringen, og følgelig trafikk lærerens kompetanse, er en viktig del av trafikk sikkerhetsarbeidet i Norge. Dagens kunnskapssamfunn etter spør høyere kompetanse hos yrkesutøvere i alle profesjoner. Trafikk lærerutdanningen må videreutvikles for å sikre at trafikk lærerne og fagmiljøet har rett kompetanse til å bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde. For å opprettholde og styrke trafikk lærerens kompetanse, er det derfor innført en hjemmel i Vegtrafikk loven for å innføre krav til regodkjenning og etterutdanning for trafikk lærere. Statens vegvesen vil følge opp dette gjennom å utarbeide og innføre slike krav. Innholdet i etterutdanningen vil bli utviklet i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikk skoler og utdanningsinstitusjonene for trafikk lærerutdanning (tiltak nr. 65).

### **Kommunale og fylkeskommunale ungdomsråd**

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette et ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>39</sup>. Alle saker som gjelder ungdom skal forelegges ungdomsrådet. I tillegg kan de ta opp saker på eget initiativ. Formålet er å bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder ungdom. Trafikk sikkerhet vil være et aktuelt tema i flere saker som forelegges ungdomsrådet, for eksempel når det gjelder uttalelser til areal- og transportplaner. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikk sikker kommune* bidra til at trafikk sikkerhet blir et integrert tema i de kommunale ungdomsrådernes arbeid og vil utvikle veiledningsmateriell (tiltak nr. 66). Det vises også

<sup>39</sup> Jf. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 5-12

til omtale og tiltaksformulering i kapittel 17 *Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*.

**Oppfølgingstiltak:**

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

## 10. Eldre trafikanter

### 10.1 Tilstandsutvikling – Risiko for eldre (75+) å bli drept eller hardt skadd i trafikken

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

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

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

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

Målsettingen om 25 prosent redusert risiko innebærer at:

- Risikoen for bilførere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,018 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2018 og 2019 til 0,013 i perioden 2022-2025.
- Risikoen for fotgjengere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,135 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i årene 2018 og 2019 til 0,101 i perioden 2022-2025.



Figur 10.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km for aldersgruppen 75+ - Utvikling og mål. Bilførere i venstre del av figuren og fotgjengere i høyre del av figuren.

## 10.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

### Eldre bilførere

Gjeldende helsekrav for førerkort (vedlegg 1 til førerkortforskriften) trådte i kraft 1. oktober 2016. Førere må fra fylte 80 år kunne framvise helseattest som viser at kravene er oppfylt. Førerkortet må fornyes med helseattest med maksimum tre års mellomrom. Imidlertid vedtok Stortinget 9. februar 2021 å be regjeringen «*fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort*»<sup>40</sup>. Dette er en stor endring som vil kreve kompenserende tiltak for å forhindre at det medfører økt risiko i trafikken. Statens vegvesen og Helsedirektoratet har fått i oppdrag å utrede konsekvensene av å fjerne kravet til aldersbestemt helseattest uten kompenserende tiltak, og komme med forslag til alternative ordninger. Frist for utredningen er gitt til 1. oktober 2021.

(Avsnittet over vil bli justert i den endelige utgaven av tiltaksplanen, i samsvar Statens vegvesen og Helsedirektoratet sine konklusjoner i svaret på oppdraget fra Samferdselsdepartementet.)

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

Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort (tiltak nr. 67). For å nå dette målet kreves økt innsats til rekruttering av deltakere. Pensjonistforbundet vil bidra som en sentral samarbeidspartner, gjennom å bruke egne kanaler til å spre informasjon om kursene.

*Bilfører 65+* vil bli videreutviklet i planperioden, med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Statens vegvesen vil i tillegg vurdere muligheten for å utvide det digitale tilbudet til eldre bilførere, som et supplement til de fysiske kursene (tiltak nr. 68). Det vil videre bli gjennomført en ny fokusundersøkelse vedrørende effekten av *Bilfører 65+*.

### Eldre fotgjengere

Statens vegvesen har utarbeidet et faglig opplegg for trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere. Sentrale temaer er blant annet synlighet i trafikken, utfordringer ved kryssing av vei og risiko forbundet med svekkede sanser. Det er etablert et samarbeid med Pensjonistforbundet, der Pensjonistforbundet har et ansvar for å rekruttere kursholdere og å organisere og avholde kursene, mens Statens vegvesen skal sørge for at kursmaterialet er tilgjengelig og oppdatert og lære opp kursholderne. Arbeidet med opplæring av kursholdere ble avbrutt grunnet koronapandemien, og gjennomføring av kursene har derfor ikke kommet i gang. Det legges opp til å «restarte» arbeidet og at kursene skal være et viktig bidrag til økt sikkerhet for eldre fotgjengere i planperioden 2022-2025 (tiltak nr. 69). Pensjonistforbundet vil oppfordre alle sine fylkes- og lokalforeninger til å rekruttere kursholdere og gjennomføre kurs. Det er viktig med lokalkunnskap, da den lokale trafikksituasjonen er et viktig element i kurset.

<sup>40</sup> Jf. Innst 195 S (2020-2021) og vedtak 596.

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

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

Eneulykker med fotgjengere (fallulykker m.m.) omfattes ikke av definisjonen av en veitrafikkulykke, og inngår derfor ikke i ulykkesstatistikken. Dette er like fullt ulykker som ofte skjer i trafikkmiljøet, og eldre er spesielt utsatt. Det vises til nærmere omtale under innsatsområdet Gående og syklende (kapittel 11).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### Informasjon rettet mot eldre

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

## Kommunale og fylkeskommunale eldreråd

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette eldreråd<sup>41</sup>. Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene, og skal bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder eldre. Trafikksikkerhet bør ut fra dette være en sentral oppgave, både for de kommunale og for de fylkeskommunale eldrerådene. Arealplanlegging og budsjettarbeid er eksempler på prosesser der det vil være viktig å engasjere eldrerådene. Storbykommunene og fylkeskommunene vil i planperioden bruke eldrerådene i arbeidet med å formidle informasjon og øke bevisstgjøringen om trafikksikkerhet i organisasjoner for eldre. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* bidra til at trafikksikkerhet blir et integrert tema i de kommunale eldrerådenes arbeid og vil i tillegg utvikle veiledningsmateriell (tiltak nr. 70). Det vises for øvrig til omtale og tiltaksformulering i kapittel 17 *Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*.

### Oppfølgingstiltak:

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

<sup>41</sup> Jf. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

## 11. Gående og syklende

### 11.1 Gående og syklende – Tilstandsmål

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

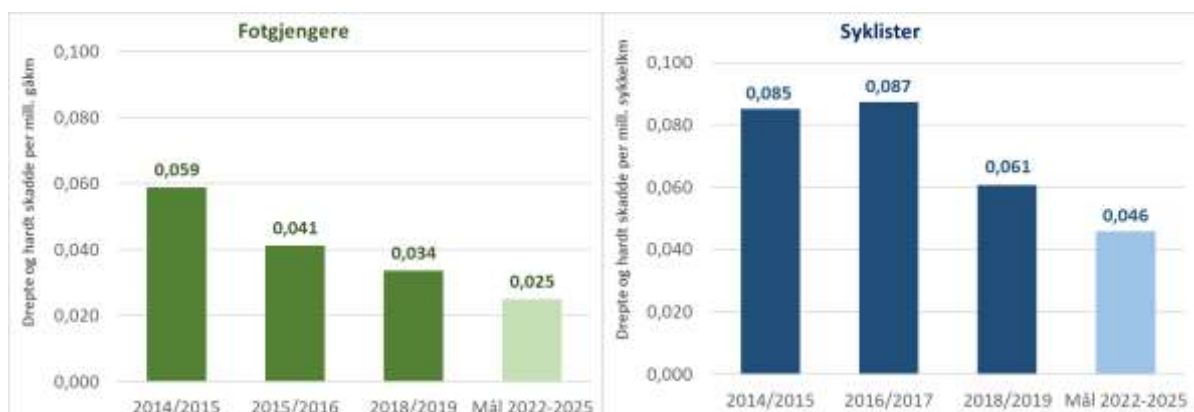
I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

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

Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km om lag fem ganger høyere for gående og om lag ti ganger høyere for syklister, sammenliknet med bilførere<sup>42</sup>. Dette er tall basert på politirapporterte personskadeulykker. Vi vet at det er en betydelig underrapportering av hardt skadde i veitrafikkulykker, og at dette i særlig grad gjelder eneulykker på sykkel (velt m.m.). Videre regnes ikke eneulykker med gående som veitrafikkulykke, selv om slike ulykker ofte skjer i trafikkmiljøet, for eksempel grunnet manglende strøing av fortau. Den reelle forskjellen i risiko mellom henholdsvis gående og syklister sammenliknet med bilførere er derfor betydelig større enn det som framgår av beregninger basert på politirapporterte personskadeulykker.

Basert på politirapporterte personskadeulykker innebærer målsettingen om 25 prosent redusert risiko at:

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



Figur 11.1 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km for henholdsvis gående (venstre del av figuren) og syklister (høyre del av figuren).

<sup>42</sup> TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/2018 (Torkel Bjørnskau).

Det er en politisk ambisjon å øke omfanget av gåing og sykling. Dette gjelder særlig i de største byområdene, der dette er knyttet til nullvekstmålet (se nærmere omtale i kapittel 17.2). Økt gåing og sykling vil gi mange fordeler, blant annet bedre folkehelse, mindre helseskadelige utslipp og reduserte utslipp av klimagasser. I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 er det lagt til grunn en ambisjon om at *«målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister»*.

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



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



## 11.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

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

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

Tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak overfor fotgjengere og syklister. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens håndbøker<sup>43</sup> bygger på et oppdatert og godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte.

I 2019 var det registrert totalt 8 837 km anlegg tilrettelagt for gående og syklende, hvorav 4 495 km i tilknytning til kommunal vei, 2 807 km i tilknytning til fylkesvei og 1 535 km i tilknytning til riksvei<sup>44</sup>. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er det lagt til grunn at det i planperioden skal tilrettelegges på 230 km i tilknytning til fylkesveinettet og for 165 km i tilknytning til riksveinettet. Etter tre av fire år ligger vi i rute i forhold til målet for fylkesveinettet, mens vi ligger an til å overoppfylle målet for riksvei<sup>45</sup>.

Arbeidet med tilrettelegging for gående og syklende vil bli videreført i den kommende planperioden. Fylkeskommunene legger til grunn at det i årene 2022-2025 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på til sammen **XX** km i tilknytning til fylkesveinettet, hvorav om lag **XX** km i byer og tettsteder (tiltak nr. 71). Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for NTP gjelder for perioden 2022-2027, og opererer med tall for hva som skal oppnås samlet for seksårsperioden. Det er lagt til grunn at det i årene 2022-2027 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på til sammen **XX** km i tilknytning til riksvei, hvorav om lag **XX** km i byer og tettsteder (tiltak nr. 72).

**(Tall for antall km med tilrettelegging vil bli lagt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen. Fylkeskommunene vil da ha bedre oversikt over planlagt innsats, og endelig utgave av Statens vegvesens gjennomføringsplan vil foreligge. Tallene vil likevel være beheftet med betydelig usikkerhet.)**

Også kommunene har en viktig rolle i arbeidet med å gi de gående og syklende et sikkert og attraktivt tilbud, og rundt halvparten av eksisterende anlegg tilrettelagt for gående og syklende er i tilknytning til det kommunale veinettet. Fokus på tilrettelegging er spesielt stor i de største byene, der dette er knyttet opp mot nullvekstmålet (jf. nærmere omtale i kapittel 17.2). Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående (tiltak nr. 73).

Mange kommuner har utarbeidet planer for hovedsykkelveinett, og det har over flere år vært arbeidet med å etablere gode infrastrukturtilbud og sikre kryssingspunkt. Det gjenstår likevel

<sup>43</sup> Dette gjelder særlig håndbøkene N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelhåndboka og R610 Standard for drift og vedlikehold.

<sup>44</sup> Statens vegvesen: Nasjonalt Regnskap for bærekraftig mobilitet 2019 (oktober 2020).

<sup>45</sup> Statens vegvesen m. fl.: Trafikksikkerhetsutviklingen 2020 – Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

betydelige investeringer før syklister får et fullt utbygd sammenhengende og tilrettelagt tilbud. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle (tiltak nr. 74). I dette ligger også å revidere eksisterende strategier ved behov. Samtlige av storbykommunene har i sine eksisterende sykkelstrategiplaner som mål å få på plass et hovedveinett for sykkel i kommune eller region.

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

En sykkelruteinspeksjon<sup>46</sup> er en systematisk gjennomgang av en sykkelrute for å identifisere feil og mangler. Gjennom slike inspeksjoner og etterfølgende utbedringer heves standarden på sykkelanleggene, og gjør dem sikrere for syklister. I *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023*, som var et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023, ble det satt en målsetning om at Statens vegvesen skulle gjennomføre inspeksjon av alle sine sykkelruter innen 2020, med påfølgende strakstiltak for å bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og opplevelse. Dette målet ble ikke nådd, og Statens vegvesen vil fortsette med sykkelruteinspeksjoner i planperioden.

Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak (tiltak nr. 75).

### Tilrettelegging for gående

Tilrettelegging for gående krever til dels andre virkemidler enn for syklistene. Det er i dag flest ulykker med gående i byer og tettsteder, og det må derfor arbeides med sikring av krysningsspunkter, riktige fartsgrenser, bruk av fartsdempende tiltak, belysning, trafikksikre signalreguleringer og gangfelt. Dette følges blant annet opp i kommunale trafikksikkerhetsplaner. Gående er også særlig utsatt i forbindelse med at det utføres arbeid på og ved vei. Se nærmere omtale i kapittel 22.

Sikring av gangfelt er et godt og målrettet virkemiddel, med behov for forsterket innsats. Aktuelle tiltak kan være forsterket eller intensiv belysning, fysiske tiltak ved kryssingsstedet og fartsreduserende tiltak. Statens vegvesen har, som en del av grunnlaget for etatens gjennomføringsplan for 2022-2027, gjort en kartlegging av behovet for sikring av gangfelt på riksveinettet.

**(Ambisjonsnivået for innsatsen i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan når det gjelder sikring av gangfelt vil bli beskrevet i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)**

Fallulykker er ikke regnet som trafikkuulykker i statistikken, men er likevel en utfordring, særlig på vinterstid. Oslo skadelegevakt samlet i 2016 inn data om totalt 6309 fotgjengerskader, der 97

---

<sup>46</sup> Tidligere kalt «sykkelveiinspeksjon».

prosent var eneulykker<sup>47</sup>. De aller fleste av disse skjedde mens forgjengeren var trafikant på offentlig vei, dvs. gikk på fortau, i gangfelt eller lignende, hvorav en vesentlig andel inntraff på grunn av fall på is og snø. Flere av storbykommunene har økt vinterdriftsstandard og prioriteringen av gang- og sykkelveinettet, og vil ha fokus på forebygging av denne typen ulykker i planperioden.

#### Oppfølgingstiltak:

71. Fylkeskommunene vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag **XX** km av fylkesveinettet, hvorav om lag **XX** km i byer og tettsteder.
72. Statens vegvesen vil i perioden 2022-2027 tilrettelegge for gående og syklende på om lag **XX** km i tilknytning til riksveinettet, hvorav **XX** km i byer og tettsteder.
73. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafiksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.
74. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafiksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
75. Fylkeskommunene vil foreta trafiksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.

### 11.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende

#### Sikker syklist

TØI oppgir i *Trafikksikkerhetshåndboka* som et beste anslag at bruk av sykkelhjelmer reduserer risikoen for alvorlig hodeskade med 60 prosent, mens bruk av synlige sykkelklær reduserer ulykkesrisikoen med 33 prosent. Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser en klart positiv trend når det gjelder syklisters bruk av sykkelhjelmer, fra 34,6 prosent bruk i 2006 til 65,9 prosent i 2019. I årene 2017-2019 er det også gjort en registrering av syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest. Gjennomsnittlig resultat lå på i underkant av 10 prosent bruk.

Fylkeskommunene, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og Personskadeforbundet LTN vil alle gjennomføre trafikantrettede tiltak for sikrere sykling, der bruk av sykkelhjelmer og/eller synlighet er tema. Eksempler på dette er at Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig digital kampanje for å øke hjelmbruken blant voksne (tiltak nr. 76), og at Syklistenes Landsforening, med lokallag, hver høst vil gjennomføre den publikumsrettede kampanjen «Synlig syklist» med utdeling av sykkellykter o.l. (tiltak nr. 77). Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer (tiltak nr. 78).

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

<sup>47</sup> Transportøkonomisk institutt (2016): *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 En analyse av skadedata fra Oslo legevakt*, rapport 1609/2017.

### Økt bruk av refleks

Refleks er viktig for sikkerheten til gående, og det er et enkelt og rimelig virkemiddel. Trygg Trafikk sine årlige tellinger viser at det har vært en positiv utvikling i bruken av fotgjengerrefleks, fra 27,5 prosent som brukte refleks i 2010 til 45 prosent i 2020. Registreringene gjennomføres på belyst vei i mørke i november, og omfatter både tettbygd strøk og landevei.

En rekke aktører, blant andre fylkeskommunene, Trygg Trafikk, Personskadeforbundet LTN og Pensjonistforbundet gjennomfører tiltak for å øke refleksbruken. Trygg Trafikk vil for eksempel gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og vil fortsette med årlige reflekstillinger (tiltak nr. 79).

#### Oppfølgingstiltak:

76. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig digital sykkelhjelmkampanje.
77. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen *Synlig syklist*.
78. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks.
79. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og gjennomføre årlige reflekstillinger.

## 11.4 Mikromobilitet og elektriske sparkesykler

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



Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen

## Ulykker med elektriske sparkesykler

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

I Oslo registrerte skadelegevakten 1594 ulykker med elsparkesykler i perioden mars 2019 til mars 2020<sup>48</sup>. Hovedvekten av de skadde var menn mellom 25 og 34 år. Det skjer spesielt mange ulykker i helgene og på nattestid, og hele 41 prosent av de skadde var ruspåvirket. Statistikken viser også at risikoen for å bli skadet på elsparkesykkel var ti ganger større enn risikoen for å bli skadet på vanlig sykkel. I tillegg kommer konflikter med andre trafikanter, og da særlig eldre eller funksjonshemmede gående. Oppdaterte tall viser at nesten 3000 personer ble skadd ved bruk av elektrisk sparkesykkel i Oslo i perioden mars 2019 til juli 2021.

## Regelverksarbeid

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

Høsten 2021 besluttet regjeringen at det skulle settes i gang et nytt arbeid med lov- og forskrifts- endringer for å stramme inn på reglene for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Følgende forslag skal utredes og sendes på høring:

- Ulike nivåer på promillegrense: 0,2, 0,5 og 0,8
- Forbud mot kjøring på fortau, men åpning for kjøring på gang- og sykkelvei
- Hjelpåbud for barn under 15 år
- Aldersgrense 12 år for bruk

Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utrede et forslag om innstramming av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre småelektriske kjøretøy (tiltak nr. 80).

**(Endelig oppdragsbrev fra SD vil ikke foreligge før seinere i høst. Dette vil gi grunnlag for å justere teksten over. Justert tekst vil bli tatt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)**

## Informasjon og kulturbygging

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

Statens vegvesen har i samarbeid med Ruter og Bymiljøetaten i Oslo utarbeidet en plakat som oppsummerer de viktigste reglene som gjelder for bruk av elektriske sparkesykler. Plansen skal kunne brukes i videre informasjonsarbeid (se figur 11.2).

Statens vegvesen lagde våren 2021 nye nettsider om temaet. Statens vegvesen publiserte også sommeren 2021 flere korte videoer for sosiale plattformer som beskriver gjeldende regler og som

<sup>48</sup> Statens vegvesen: Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020. Rapport nr. 720. [sv-skadersykel-el-sparkesykelrett-240321.pdf \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no/mediasenter/2021/07/sv-skadersykel-el-sparkesykelrett-240321.pdf).

viser viktigheten av samspill i trafikken. Opplæring og kunnskapsbygging vil også være en del av høringen om nye regler høsten 2021.

Statens vegvesen skal i 2022 lansere en ny trafikksikkerhetskampanje som omhandler samspill i trafikken i de store byområdene. Kampanjen vil være rettet mot alle trafikantgrupper, og elsparkesykkel vil være en naturlig del av dette. Kampanjen vil gå over flere år (tiltak nr. 81).

**REGLER FOR ELSPARKESYKKE**  
Lær deg disse reglene og dette språket

**Trygg kjøring er alltid ansvar**  
Du må være konsentrert, oppmerksom og forsettlig i trafikken. Det er ditt ansvar å sørge for at du ikke skader berøgte eller utrygge utøvere av andre.

**Du skal ikke kjøre i ruspåvirket tilstand**  
Unn å skolest eller andre rusmidler påanndet mens du kjører på en trygg måte. Kjøring når man ikke er sober er ulovlig og farlig. Dette gjelder også om det ikke er en sikkerhetsprøve som du skal gjennomføre på jobben.

**Det er bare lov å kjøre på utsparekyskelen**  
For din egen og andres sikkerhet er det ikke lov å kjøre med personen i bil på gater og på sykkelstier.

**Vis respekt når du parkerer**  
Det er ditt ansvar å parkere utsparekyskelen slik at den ikke står i veien for andre.  
→ Bruk oppmerksomme plasser og steder best mulig.  
→ Sett opp foringer eller koner slik at de utsparekyskelen ikke blir for vanskelig å finne.  
→ Parker kun på fortaul som er 2 meter brede eller mer.

**Det er forbudt å bruke lysene**  
Det er ikke tillatt på motor og elektriske sykler å bruke lysene med eller uten lysene.

**KONSEKVENSER AV Å BRYTE REGLENE**

- ✗ Kjøretøyet kan bli i alvorlig skade og ødelagt. Forsikre for å bli skadet i trafikken er 3 ganger høyere på utsparekyskelen enn for vanlig kjøring. Du kan bli holdt ansvarlig ansvarlig for skade på gjøddene andre.
- ✗ Du kan bli regnskylt ansvarlig med barn, ansvarlig for trafikksikkerhet og utsparekyskelen. Det kan være alvorlige konsekvenser for utsparekyskelen. Du kan bli holdt ansvarlig ansvarlig for skade på gjøddene andre.
- ✗ Du kan bli holdt ansvarlig ansvarlig for skade på gjøddene andre. Det kan være alvorlige konsekvenser for utsparekyskelen. Du kan bli holdt ansvarlig ansvarlig for skade på gjøddene andre.

Les mer om reglene på [www.vegvesen.no](https://www.vegvesen.no), og sett deg inn i lokale begrensninger som gjelder i den aktuelle kommunen.

**VEIBANE OG OPPMERKET SYKKELFELT**  
Her må du følge trafikkregler for sykkel

Du kan kjøre i veibanen og sykkefeltet som du følger kjøretøyet. Her må du følge trafikkregler for sykkel. Gjelder for sykkel og sykkelstier.

Det kan være forbudt å kjøre på sykkelstier som er brede. Det betyr at du må bruke veibanen eller skulder bredde for å kjøre. Dette gjelder ikke på sykkelstier.

Oppmerksomhet med gangfelt.

Oppmerksomhet med sykkel.

Oppmerksomhet med sykkel. Dette betyr at du må bruke veibanen eller skulder bredde for å kjøre. Dette gjelder ikke på sykkelstier.

Høyeste fart for sykkel. Det er 25 km/t i veibanen og sykkefeltet. Det er 15 km/t på sykkelstier.

Høyeste fart for sykkel. Det er 25 km/t i veibanen og sykkefeltet. Det er 15 km/t på sykkelstier.

**FORTAUL, GÅGATE OG GANGVEI**  
Her må du følge trafikkregler for sykkel

Gjelder i utsparekyskelen og i utsparekyskelen for sykkelstier. Dette betyr at du må bruke veibanen eller skulder bredde for å kjøre. Dette gjelder ikke på sykkelstier.

Hvis du kjører forbi fotgjengerer med dekket foran, åpne øyne, eller andre personer som ikke er på sykkel, må du gi dem plass til å gå. Dette gjelder også på sykkelstier. Hvis du kjører forbi fotgjengerer med dekket foran, åpne øyne, eller andre personer som ikke er på sykkel, må du gi dem plass til å gå. Dette gjelder også på sykkelstier.

Dette betyr at du må bruke veibanen eller skulder bredde for å kjøre. Dette gjelder ikke på sykkelstier.

Høyeste fart for sykkel. Det er 25 km/t i veibanen og sykkefeltet. Det er 15 km/t på sykkelstier.

**TEKNISKE KRAV TIL ELSPARKESYKLER**  
Dette må du tenke på før du bruker din egen elsparkesykkel

- Utsparekyskelen skal være utstyrt med en funksjonsdyktig svinglys som gir et svinglyslys som er 20 cm.
- Vekt og høydebegrensning.
- Maksimum 100 kg.
- Maksimum 40 km/h i farten og maksimalt 120 km/h i akselerasjonen. Det skal være et svinglyslys som er 20 cm.

Det er ansvarlig for at utsparekyskelen oppfyller de tekniske kravene.

Plakaten er utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen, Oslo kommune og Buser AS.

Figur 11.2 – Plakat med oppsummering av de viktigste reglene som gjelder for elektriske sparkesykler

Ung i Trafikken vil gjennomføre ulike fysiske arrangementer og digitale kampanjer for å øke kunnskapen og ferdighetene til trygg ferdsel på mikromobilitet blant unge under 26 år. Det vil blant annet bli fokusert på risikoen ved ruskjøring med elsparkesykler og på holdningsskapende arbeid om regler og konsekvenser ved bruk av mikromobilitet.

### Oppfølgingstiltak:

80. Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utrede et forslag om innstramming av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre småelektriske kjøretøy.
81. Statens vegvesen vil gjennomføre en ny kampanje om samspill i trafikken, inkludert samspill mellom elsparkesykler og andre trafikanter.

## 11.5 Universell utforming

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

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

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

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

## 12. Motorsykel og moped

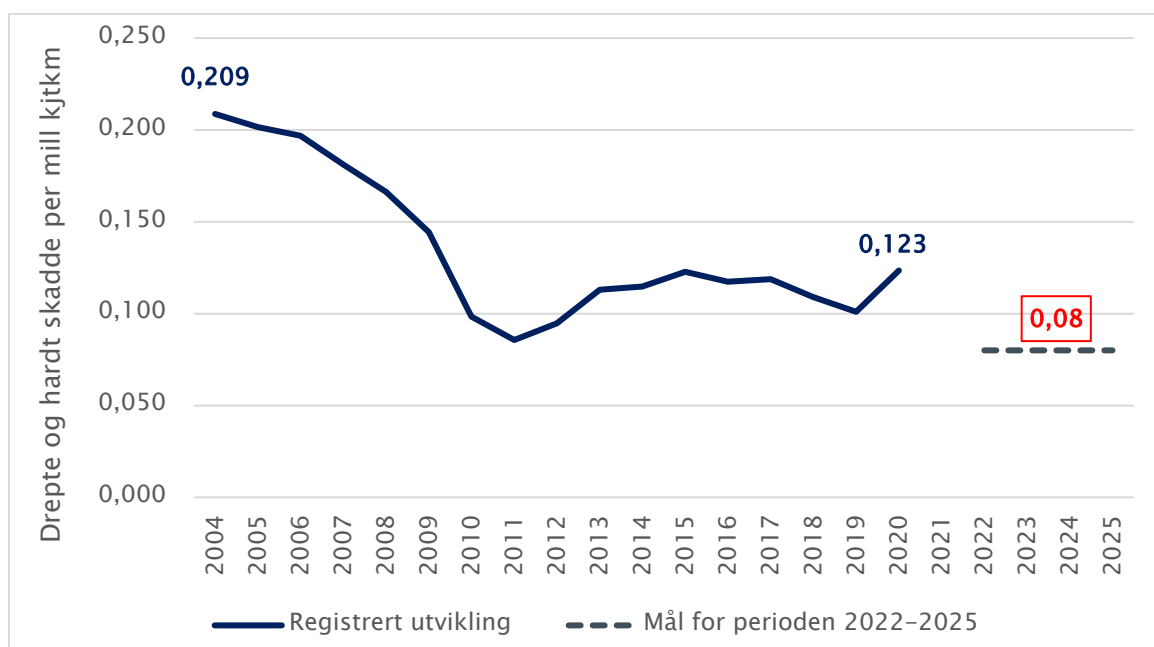
### 12.1 Tilstandsutvikling – Risiko for å bli drept eller hardt skadd på motorsykel og moped

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

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per kjøretøykm)

Målet om 30 prosent redusert risiko innebærer at det som et gjennomsnitt for perioden 2022-2025 maksimalt skal være 0,08 drepte og hardt skadde på MC og moped per mill. kjøretøykm (se figur 12.1). Andelen av de drepte og hardt skadde som var førere eller passasjerer på moped og MC lå på begynnelsen av 1990-tallet på mellom fem og ti prosent, men har etter det økt kraftig, og utgjorde i 2020 hele 26 prosent av de som ble drept eller hardt skadd. En viktig årsak til den kraftige økningen er at bestanden av motorsykler har økt langt mer enn det som gjelder for biler. I 2020 var det rundt syv ganger flere tunge motorsykler sammenliknet med i 1990, mens antall personbiler kun har økt med rundt 75 prosent<sup>49</sup>.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på MC og moped ble mer enn halvert fra 2004 til 2011, men har deretter ligget mer stabilt og på et noe høyere nivå enn i 2011. Fra 2019 til 2020 var det imidlertid en relativt kraftig økning i risikoen. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per personkm er ca. ni ganger høyere for moped, ca. 18 ganger høyere for tung/mellomtung MC og hele 50 ganger høyere for lett MC, sammenliknet med bilførere<sup>50</sup>.



Figur 12.1 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjøretøykm for moped og MC – registrert tilstand og mål for perioden 2022-2025.

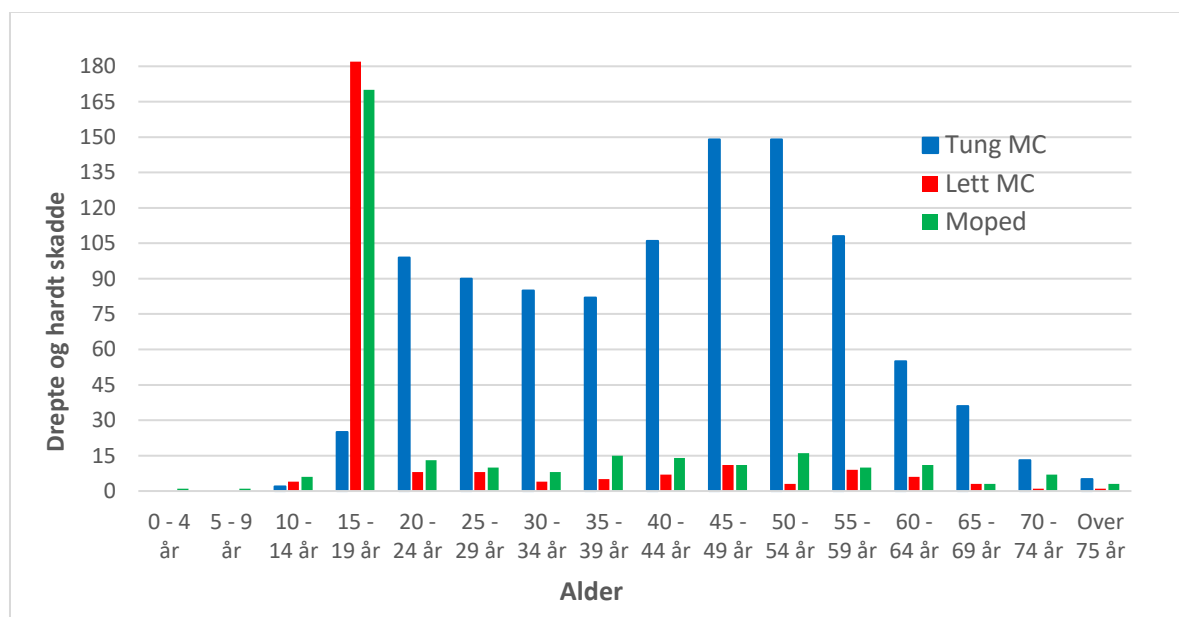
<sup>49</sup> Statistikk fra SSB.

<sup>50</sup> TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau).



Den teknologiske utviklingen vil trolig påvirke ulykkessituasjonen for MC og moped i betydelig mindre grad framover enn for personbil. En risikoreduksjon på 30 prosent er derfor å anse som svært ambisiøst, og en slik måloppnåelse vil kreve en sterk forpliktelse fra alle relevante aktører.

Aldersfordelingen av de drepte og hardt skadde gir viktig informasjon som grunnlag for valg av tiltak. Figur 12.2 viser at det er i aldersgruppen 45 – 54 år det er flest drepte og hardt skadde på tung MC. Videre ser vi at de drepte og hardt skadde på moped og lett MC i all hovedsak er i aldersgruppen 15-19 år. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt. I perioden 2011-2020 var 52 prosent av de drepte og hardt skadde på moped og hele 62 prosent av de drepte og hardt skadde på lett MC 16 eller 17 år.



Figur 12.2 – Drepte og hardt skadde på MC og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2011-2020

## 12.2 Tiltak rettet mot motorsykel- og mopedførere

(Universitetet i Stavanger (UiS) gjennomfører høsten 2021 en temaanalyse av alle MC-ulykker som har skjedd i perioden 2015-2019. Funn fra denne vil være viktige innspill til planen, men har ikke blitt tatt inn i høringsutkastet da rapporten først vil foreligge i november 2021.)

### Organisering av arbeidet med MC- og mopedsikkerhet

Statens vegvesen opprettet i august 2021 et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Forumet vil samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer, og skal ha et nært samarbeid med tilsvarende fora på fylkesnivå. De fylkesvise foraene deltar i det nasjonale forumet, med representanter fra fylkeskommunene. *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* ledes av Statens vegvesen (tiltak nr. 82).

Alle fylkeskommuner vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker i fylket (tiltak nr. 83). Flere fylker har valgt å organisere dette arbeidet i regi av et *fylkesvist MC-forum*. Andre fylker har valgt andre måter å organisere det lokale arbeidet på. Uavhengig av hvordan arbeidet blir organisert,

vil det i alle fylker bli lagt vekt på en tett kobling opp mot det nasjonale arbeidet i regi av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*.

Statens vegvesen har i samarbeid med NMCU utarbeidet fireårige planer for MC- og mopedsikkerhet, gjeldende for planperiodene 2014-2017 og 2018-2021. Dette har vist seg å gi en god plattform for samordnet innsats rettet mot disse trafikantene. Det vil derfor bli utarbeidet en gjennomføringsplan gjeldende for perioden 2022-2025 der en viktig del av formålet er å beskrive nærmere hvordan tiltakene i tiltaksplanen innenfor innsatsområdet Motorsykkel og moped skal gjennomføres (tiltak nr. 84). Planen vil blant annet også fokusere på hvordan MC-aktørene skal samarbeide i planperioden gjennom *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Gjennomføringsplanen vil inneholde konkrete tiltak og virkemidler både på veisiden, trafikantsiden og kjøretøysiden.

### Tiltak for moped og lett MC

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

Gjennomføringsplanen for 2022-2025 vil i tillegg fokusere på egne tiltak spesielt rettet mot lett MC og moped. Figur 12.2 viser at utfordringen i all hovedsak er knyttet til aldersgruppen 15-19 år, og det er derfor naturlig at tiltakene i stor grad retter seg mot elever på videregående skoler. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes (tiltak nr. 85).

Trafikksikker atferd på moped og lett MC dreier seg, i tillegg til kjøretekniske og trafikale ferdigheter, også om holdninger og kunnskap. Flere av tiltakene omtalt i kapittel 9 *Ungdom og unge førere* vil kunne bidra til redusert risiko for førere av moped og lett MC, selv om tiltakene i utgangspunktet ikke er rettet spesielt mot disse trafikantene. Ett eksempel er valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen, der det blant kompetansemålene i læreplanen forutsettes at elevene skal kunne reflektere over og vise hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken.

### Sikkerhetsdialog og informasjon

Det har i mange år blitt gjennomført såkalte *trafikksikkerhetsdager* rundt om i landets fylker, der MC-førere har kunnet dele erfaringer og kunnskap. *Trafikksikkerhetsdagene* har samlet mange deltakere og bidratt til nettverksbygging. For å opprettholde sikkerhetsdialogen i MC-miljøet er det viktig at aktørene fortsetter å bidra, for å sikre at det kan gjennomføres slike arrangementer også i den kommende planperioden.

Erfaring viser at det er de mest dedikerte og erfarne MC-førerne som utgjør et stort flertall blant deltakerne på arrangementer av typen *trafikksikkerhetsdager*. Det er behov for en bred tilnærming for også å nå andre grupper av MC-førere. For å få dette til er godt og lett tilgjengelig informasjonsmaterieell av stor betydning. Bruk av digitale plattformer, herunder sosiale medier som Facebook, Instagram og TikTok, vil bli benyttet, og informasjonen vil foreligge i mobiltelefonformat. En tverrfaglig prosjektgruppe kalt MCSikkerhet.no<sup>51</sup> vil i planperioden gå sammen for å videreutvikle ideen med korte filmer som fokuserer på MC-sikkerhet, og legge til rette for at disse når ut til flest mulig i målgruppen (tiltak nr. 86). Nord universitet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og Sintef

<sup>51</sup> MC-sikkerhet.no er en prosjektgruppe bestående av frivillige med høy teknisk, IT-rettet og pedagogisk kompetanse. Gruppen har et stort kontaktnettverk mot MC-bransjen og aktuelle organisasjoner, og jobber blant annet med å produsere nye og målrettede filmer basert på analyse- og forskningsbasert kunnskap.

gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere, og resultater av denne og lignende forskning vil kunne gi viktig informasjon til MC-førere. Det tas også sikte på å bruke resultatet til opplæringsformål, både rettet mot nye førere og etterutdanning (tiltak nr. 87).

Analyser av dødsulykker (UAG) med MC viser at mange av ulykkene skjer når to eller flere MC'er kjører sammen. Dette kan skyldes store forskjeller i kjørekompetanse hos førerne innen samme MC-gruppe. Motorsykkelkjøring er svært ferdighetsbasert og kjøreopplevelser over år er med på å utvikle ferdighetene. I tillegg oppfører hver motorsykkel seg forskjellig, har ulikt utstyr og ulik nedleggs-vinkel, som har stor betydning i kurver. NMCU vil gjennomføre tiltak rettet mot MC-klubber ved sesongstart, med mål om økt bevisstgjøring rundt kritiske faktorer som medvirker til at ulykkene skjer når man kjører i følge. Dette skal kommuniseres til klubbene ved sesongstart, digitalt eller ved innlegg på klubbkvelder (tiltak nr. 88).

Analyser viser at utenlandske førere er overrepresentert i dødsulykkene med MC. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske førere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier. Det vil bli utarbeidet informasjonsbrosjyrer som kan finnes på fergesteder og andre grenseoverganger, og digitale løsninger som kan distribueres på digitale plattformer som utenlandske motorsyklister bruker (tiltak nr. 89).

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

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

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

Tidligere var det flest unge mellom 18 og 24 år som omkom og ble hardt skadd på tung MC, mens vi nå ser at andelen drepte og hardt skadde MC-førere i gruppen 45-54 år topper statistikken (figur 12.2). Det er nødvendig å identifisere hovedgrunnene til at tilsynelatende svært erfarne og dyktige motorsyklister har økende ulykkesinvolvering. Universitetet i Stavanger gjennomfører høsten 2021 en temaanalyse av MC-ulykker på oppdrag fra Statens vegvesen, der dette er en av flere problemstillinger som blir undersøkt. NMCU vil i samarbeid med Statens vegvesen iverksette tiltak rettet mot MC-førere i gruppen 45 – 54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko (tiltak nr. 90).

### **Føreropplæring og frivillig etterutdanning**

Uerfarne motorsyklister er mest ulykkesutsatt, uavhengig av alder. Det er derfor svært viktig å bygge mest mulig erfaring raskt. Dette gjøres blant annet gjennom føreropplæringen og frivillige etterutdanningskurs.

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

NAF MC har et landsomfattende tilbud for motorsyklister, «Sikker på MC», som videreføres fra forrige planperiode. Kurset foregår i all hovedsak på vei, og har fokus på gode kjørestrategier, risikoforståelse og samhandling. Kurset skal være et lavterskelkurs, der målgruppen både omfatter ferske og erfarne MC-førere (tiltak nr. 91).

### Sikre mopeder og motorsykler

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

Det har blitt introdusert flere tekniske løsninger for MC de siste årene, hvorav de fleste er sikkerhetsrelatert (se faktaboks 12.1). Det er viktig at førerne kan forskjellen på ulike typer MC'er og mopeder som dukker opp på markedet. Nye kjøretøykombinasjoner («hybrider») som dukker opp på markedet, som for eksempel Speed pedelecs, vil kreve nye ulykkesforebyggende tiltak. Passive sikkerhetssystemer kan gi utilsiktede konsekvenser ved at de stjeler oppmerksomhet. Det er viktig at føreren får god nok informasjon om disse før sykkel tas i bruk, og forhandlerne er viktige trafiksikkerhetsaktører i kraft av å ha direkte kontakt med målgruppen.

#### Faktaboks 12.1 Tilgjengelige sikkerhetsrelaterte førerstøttesystemer for motorsykkel

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

#### Andre hjelpesystemer:

- Navigasjonssystemer
- Bakkestarthjelp

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

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

### **Veirelaterte MC-tiltak**

TS-inspeksjonene skal ivareta alle trafikantgrupper og er et viktig tiltak for å avdekke feil og mangler ved veien. For at en TS-inspeksjon skal bli optimal med tanke på motorsyklistenes sikkerhet, bør den suppleres med en egen temainspeksjon/befaring på motorsykkel. NMCU vil ta initiativ til, og delta aktivt på, slike temainspeksjoner/veibefaringer sammen med veieierne, for å avdekke MC-kritiske forhold ved vei og sideterreng. Det er da viktig at minst en av deltakerne fra veieier har relevant MC-kompetanse (tiltak nr. 92). Aktiviteten kan skje gjennom de fylkesvise MC-foraene eller tilsvarende lokale MC-grupper i fylkene.

Vegtrafikksentralen (VTS) har en viktig funksjon som mottaker av meldinger om oppdagede veifeller (175). Her logges meldingene og sendes raskt ut til den som skal utbedre forholdet.

Det er foreslått at Statens vegvesens håndbok *V621 MC-sikkerhet* (MC-håndboka) skal utgå i planperioden. Innhold i denne håndboka vil i da i stedet integreres i andre relevante håndbøker, som *R610 Drift og vedlikehold*, *N200 Vegbygging* og *N100 Veg og gateutforming*. Grunnen til dette er at man ser det som viktigere og mer formålstjenlig at MC-sikkerhet ivaretas i sentrale håndbøker med en helhetlig tilnærming til alle trafikantgrupper, enn i en egen håndbok for MC.

#### **Faktaboks 12.2 Farer og tiltak på veinettet som gjelder spesielt for motorsyklister**

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

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

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

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

**Oppfølgingstiltak:**

82. Statens vegvesen vil lede et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.
83. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker.
84. Statens vegvesen vil i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører utarbeide en gjennomføringsplan for moped- og MC-tiltak basert på blant annet tiltakene i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.
85. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.
86. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
87. Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.
88. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og råd om hvordan man skal kjøre.
89. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske førere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, f.eks. ved at de får informasjon når de ankommer landet.
90. NMCU vil i samarbeid med Statens vegvesen iverksette tiltak rettet mot MC-førere i gruppen 45 – 54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.
91. NAF vil videreføre «Sikker på MC», et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne MC-førere med fokus på gode kjørestrategier.
92. NMCU vil i samarbeid med veieierne ta initiativ til, og delta på, veibefaringer og tema-inspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for MC.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

## 13. Godstransport på vei

### 13.1 Tilstandsutvikling – Periodisk kjøretøykontroll

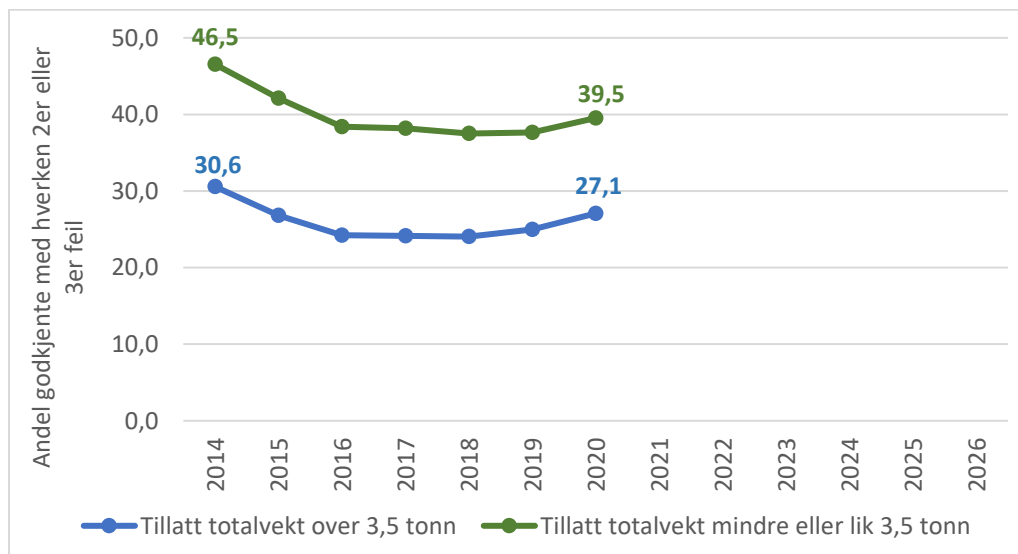
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2022-2025 skal gi følgende måloppnåelse:

I 2026 skal minst **XX** prosent av alle godsbiler med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst **XX** prosent av alle godsbiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn godkjennes ved periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil.

(Mål for tilstandsutviklingen vil bli lagt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

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

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



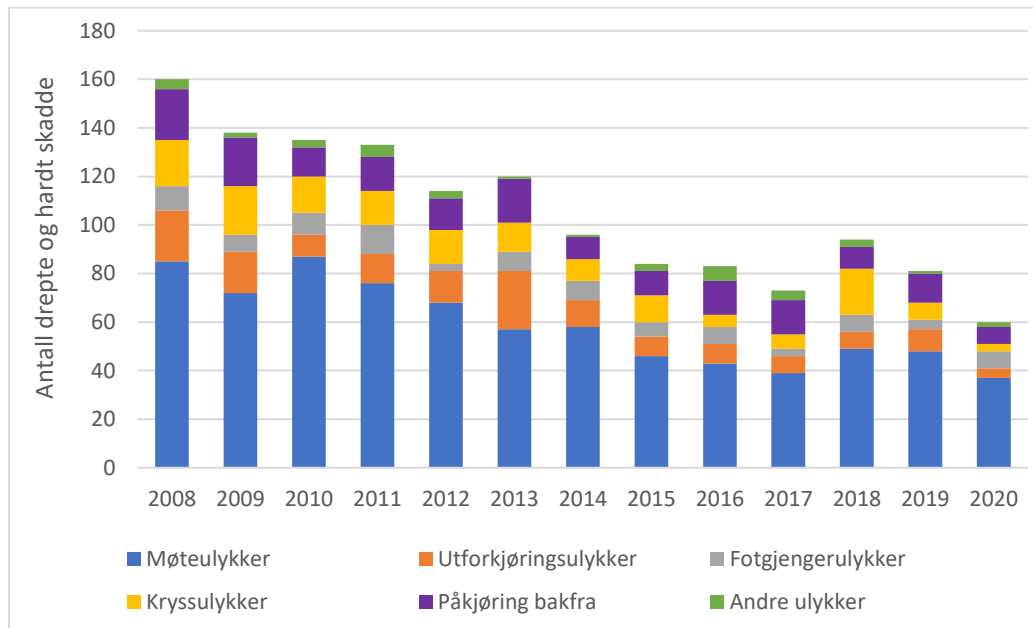
Figur 13.1 - Andel tunge kjøretøy som blir godkjent i PKK uten hverken 2er feil eller 3er feil

Figur 13.1 viser at andelen godsbiler som blir godkjent ved PKK uten alvorlige feil og mangler er 12-15 prosentpoeng høyere for lette godsbiler enn for tunge. Videre ser vi at det i begge vektclasser var en klar økning i andel godkjente kjøretøy fra 2019 til 2020.

I tillegg til PKK, føres også statistikk for andel kjøretøy med feil og mangler ved teknisk utekontroll. For tunge kjøretøy viser statistikken at en økende andel av de kontrollerte har alvorlige feil og mangler (for eksempel en økende andel som mangler godkjente bremses og en økende andel som får bruksforbud). Imidlertid er det ikke et tilfeldig utvalg kjøretøy som blir tatt ut til kontroll i teknisk

utekontroll. Det er snarere et mål at denne kontrollen skal gjøres mest mulig målrettet, og at det i hovedsak skal være kjøretøy med stor sannsynlighet for feil og mangler som velges ut til kontroll. Det at en økende andel av de som blir tatt ut til teknisk utekontroll har alvorlige feil og mangler kan være en indikasjon på at denne ambisjonen lykkes.

Tungbilulykker har stort fokus. Figur 13.2 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype. Figuren viser at det er klart flest drepte og hardt skadde i møteulykker. Samlet for perioden 2008-2020 ble 56 prosent av de drepte og hardt skadde i ulykker som involverer tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker.



Figur 13.2 - Antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt over perioden 2008-2020 var det kun 18 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2017-2020 har at 7 prosent av de lettere skadde, 8 prosent av de hardt skadde og hele 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.

## 13.2 Transportplanlegging

Transport er forflytning av personer og gods mellom destinasjoner, basert på kort- eller langsiktige avtaler, med standard- eller spesialtilpassede kjøretøy. Det kan være rute-/linjetransport eller bestillingstransport etter et behov en transportbestiller har. I de fleste tilfeller har sjåføren god oversikt over kjøretøyet, transporten, rutevalg, og godsmengde. Når det likevel skjer en ulykke der tunge kjøretøy er involvert, rettes oppmerksomheten mot føreren av det tunge kjøretøyet, også når det er beviselig at føreren er helt uten skyld. Føreren er etter dagens regelverk ansvarlig for opplastingen, plassering av lasten, lastsikringen før og under transporten, overholdelse av kjøre- og



hviletidsbestemmelsene, transporttiden og kommunikasjon ut til mottakere av godset som blir transportert. En vareeier kan be transportøren velge/bytte mottaker underveis eller om dirigere for å ta med gods for andre. Endringene vil kunne få betydning både for lastsikring og for kjøretid, og vil dermed også potensielt kunne påvirke trafikksikkerheten.

Statens vegvesen vil arbeide for å øke kunnskapen til alle ledd i transportkjeden, særlig om konsekvenser av endringer som blir gjort underveis, og hvordan dette kan påvirke trafikksikkerheten og sjåførens hverdag. Etaten vil med bakgrunn i dagens regelverk og sammen med relevante bransjeorganisasjoner, tydeliggjøre aktørenes plikter fra en transport planlegges, iverksettes, gjennomføres og avsluttes, og som skal være tilgjengelig uavhengig av transportens nasjonalitet (tiltak nr. 93). Statens vegvesen vil også inngå et samarbeid med transportbransjen for å se på muligheten for å videreutvikle god transportplanlegging som gjenspeiles i transportavtaler som ikke kan påvirke sjåførenes selvstendighet og ansvar for trafikksikkerhet (tiltak nr. 94).

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

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

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

Transportbestiller har en viktig rolle i arbeidet med å legge gode premisser for gjennomføringen av transportoppdrag, slik at både sjåfør, passasjerer og gods kommer trygt fram til avtalt tid. *Treparts bransjeprogram* har utviklet to veiledere som er nyttige verktøy i dette arbeidet. Alle som bestiller godstransport på vei, eller persontransport med turbuss, må ha kjennskap til relevante lover og regler. Veilederne gir en enkel oversikt, men har hittil kun vært tilgjengelig på nett i PDF-format, og i norskspråklig versjon. I løpet av høsten 2021 vil imidlertid begge veilederne bli tilgjengelig som E-guider<sup>52</sup>. Veilederne vil også bli oversatt til engelsk. Hensikten med dette er at de skal bli lettere tilgjengelig og mer brukervennlige.

---

<sup>52</sup> Disse vil være tilgjengelig på: <https://www.altinn.no/starte-og-drive/starte/guider/>.

*Risikohjelpen*<sup>53</sup> er et bransjetilpasset risikovurderingsverktøy som er gratis å bruke. Verktøyet er laget av Arbeidstilsynet og partene i arbeidslivet, og målgruppen er små og mellomstore virksomheter. Formålet med *Risikohjelpen* er at arbeidsgiver og arbeidstakerne skal vurdere risiko for sykdom og skade på jobben, og de får forslag til tiltak som kan redusere risikoen. I tillegg kan bruken av *Risikohjelpen* bidra til et bedre arbeidsmiljø, og virksomhetene kan spare tid og penger. *Risikohjelpen* er i dag utviklet til områdene dyretransport, containertransport og turbil (buss). Arbeidstilsynet jobber nå med videreutvikling av design, funksjonalitet og brukervennlighet i *Risikohjelpen*, og planlegger å utvide til flere områder innen transport, og til flere bransjer.

Lov om vegfraktavtaler (vegfraktloven) regulerer bruk av fraktbrev. Det er anledning til å benytte fraktbrev i papirformat, men fra 2020 er det også gitt anledning til å inngå avtale om å benytte elektroniske fraktbrev. Innføring av elektroniske fraktbrev betyr en vesentlig forenkling og kostnadsreduksjon for transportnæringen i tillegg til økt kontroll og overvåking av gods under transport. Det gir økt sporbarhet ved endringer i fraktbrevet, mer nøyaktige opplysninger og et sikrere grunnlag for å identifisere partene gjennom regler om elektronisk signatur, som bidrar til en rettferdig konkurransesituasjon.

Bestillere av transportoppdrag spiller en viktig rolle for trafikksikkerheten, ved at de setter premisser for gjennomføring av transportoppdrag. Likevel finnes det få reguleringer som stiller klare medvirkerkrav, både når det gjelder arbeidsmiljø og trafikksikkerhet. Arbeidstilsynet vil derfor i samarbeid med Statens vegvesen utrede mulighet for etablering av et regelverk som fastsetter medvirkningsplikter for bestillere av transporttjenester, og som blant annet vil omfatte et medvirkningsansvar for ivaretagelse av sjåførs helse-, miljø og sikkerhet (tiltak nr. 95).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

*Trygg Trailer* ble etablert som et nasjonalt tiltak i 2017, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk og kjettingkrav, samt en enkel opplæring i lastsikring. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmateriell på flere språk (*Truckers guide*), som bedriftene i *Trygg Trailer*-nettverket distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåførere. Transportører som kommer

<sup>53</sup> Se [www.risikohjelpen.no](http://www.risikohjelpen.no)

til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Statens vegvesen vil i planperioden videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer* (tiltak nr. 96).

Norges Lastebileier-Forbund har etablert kvalitetsprogrammet *Fair Transport*. Mens *Trygg Trailer* er rettet mot transportkjøpere og deres mulighet for å stille krav, er *Fair Transport* rettet mot transportbedrifter, med fokus på at de skal levere trafikksikker, bærekraftig og ansvarlig transport. Se nærmere omtale av *Fair Transport* i kapittel 17.

#### Oppfølgingstiltak:

93. Statens vegvesen vil med bakgrunn i dagens regelverk og sammen med relevante bransjeorganisasjoner, tydeliggjøre aktørenes plikter fra en transport planlegges, iverksettes, gjennomføres og avsluttes, og som skal være tilgjengelig uavhengig av transportens nasjonalitet.
94. Statens vegvesen vil, i samarbeid med transportbransjen, se på mulighet for å videreutvikle god transportplanlegging som gjenspeiles i transportavtaler som ikke kan påvirke sjåførenes selvstendighet og ansvar for trafikksikkerhet.
95. Arbeidstilsynet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, utrede mulighet for etablering av et regelverk som fastsetter medvirkningsplikter for bestillere av transporttjenester, og som blant annet vil omfatte et medvirkningsansvar for ivaretagelse av sjåførers helse-, miljø og sikkerhet.
96. Statens vegvesen vil videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer*, herunder også oppdatere *Truckers guide*.

### 13.3 Kontroll

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

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

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

muligheten for ytterligere målretting av kontrollinnsatsen gjennom å ta i bruk ny teknologi (tiltak nr. 97).

### **Behov for samarbeid**

Det er etablert et formelt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene, og det foreligger årlige handlingsplaner for samarbeidet, både regionalt og sentralt. Dette omfatter Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp regionalt, samtidig som det regionale samarbeidet får et eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet. Etatene vil videreføre samarbeidet i planperioden, i samsvar med årlige handlingsplaner (tiltak nr. 98).

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

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

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

### **Regelverksendringer**

For at veitrafikklovgivningen skal ha ønsket preventiv effekt må reaksjoner og sanksjoner ved overtredelse være effektive, proporsjonale, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. I noen tilfeller kan overtredelsesgebyr ha en sterkere preventiv virkning enn straff, fordi reaksjonen kommer umiddelbart. Fra 1. september 2021 er Statens vegvesen derfor gitt anledning til å ilegge overtredelsesgebyr for flere forhold enn tidligere. Dette er først og fremst knyttet til overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene for tungtransporten, og for brudd på diverse dokumentplikter, for eksempel utgått gyldighet på førerkort og yrkessjåførbevis. Det arbeides også med sikte på å innføre overtredelsesgebyr ved brudd på kabotasjereglene<sup>54</sup>. Det forventes at denne delen av gebyrprosjektet er på plass i løpet av første halvår 2022.

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

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

---

<sup>54</sup> Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme.

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

Statens vegvesen jobber med en ny forskrift som skal gi etaten mulighet til utvidet lagringstid av kontrollinformasjon innhentet over et lengre tidsrom. Dette vil gi et ytterligere løft i målretting av kontrollvirksomheten og vil spesielt komme til anvendelse for å avdekkke brudd innenfor kabotasje og kjøre- og hviletidsreglene (tiltak nr. 99).

### **Tilrettelegging for utførelse av utekontroll**

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

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

*(Forslag til Nasjonal plan for kontrollstasjoner 2022-2033 er sendt på ekstern høring med høringsfrist 15. oktober. Vi legger til grunn at det vil kunne gis en nærmere omtale av planen i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)*

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

### **Kjøre- og hviletid**

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene stiller krav om hvor lenge sjåføren kan kjøre før vedkommende må ta pause, samt når og hvor lenge sjåføren må ta døgn- og ukehvil. Bestemmelsene omfatter alle førere som kjører personer eller gods med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Myndigheten til å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid er delt mellom Statens vegvesen og politiet. I samsvar med EØS-regelverket skal minst 3 prosent av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 prosent av kontrollene skal utføres langs vei og minst 50 prosent skal utføres i foretak<sup>55</sup>. Kontrollene langs vei deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens kontrollene i foretak i sin helhet utføres av Statens vegvesen.

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

*(Prioritering av døgnhvileplasser inngår i arbeidet med Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027. Nærmere omtale av prioriteringene vil bli tatt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)*

<sup>55</sup> Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

**Oppfølgingstiltak:**

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

## 13.4 Informasjon og opplæring

### Lastsikring

Det er et betydelig potensial for forbedringer med hensyn til sikring av last. Statens vegvesen sin kontrollstatistikk viser at en klart økende andel tunge kjøretøy som kontrolleres for lastsikring får bruksforbud. I 2020 gjaldt dette hele 22,7 prosent av de som ble kontrollert for lastsikring<sup>56</sup>. Norges Lastebileier-Forbund vil i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring (tiltak nr. 100). Dette vil berøre en rekke ulike aktører innen logistikk-kjeden, og disse vil bli trukket inn i arbeidet gjennom etablering av et felles forum med lastsikring og trafiksikkerhet som fokus. Formålet med forumet vil være å samle ressursene og forbedre opplæringen og informasjonen omkring temaet.

### Varetransport med lette kjøretøy

Samfunnsutviklingen, med mer e-handel og direkte levering på dør, skaper mer varetransport med lette kjøretøy. Førere av varebiler med totalvekt under 3,5 tonn har et mindre omfattende regelverk å forholde seg til sammenliknet med førere av tyngre kjøretøy, blant annet med hensyn til krav til opplæring. Statens vegvesen vil i planperioden utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkes-sjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy. Dette vil bli gjort i nært samarbeid med Norges Lastebileierforbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet (tiltak nr. 101).

### Blindsoner

Statens vegvesen utarbeidet i 2019 en temaanalyse om dødsulykker med gående og syklende i blindsoner til store kjøretøy<sup>57</sup>. Etaten vil med utgangspunkt i funnene i denne analysen utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående og syklende, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen (tiltak nr. 102). I en del tilfeller kan ny teknologi som bidrar til å

<sup>56</sup> 12,0 % i 2016, 13,1 % i 2017, 15,1 % i 2018, 17,7 % i 2019 og 22,7 % i 2020.

<sup>57</sup> Temaanalyse: Blindsonerulykker – Dødsulykker med myke trafikanter i blindsoner til store kjøretøy 2005-2016 (Statens vegvesens rapporter nr 414 (sept. 2019))

forhindre «blindsoneulykker» ettermonteres. Informasjonen vil være tilpasset ulike målgrupper og ansvarlige aktører.

Blindsoner er et viktig tema i Norges Lastebileier-Forbund sitt program *Venner på veien*, som retter seg mot barn i 1. og 2. klasse. Målet er å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken. Se nærmere omtale i kapittel 8.3.

**Oppfølgingstiltak:**

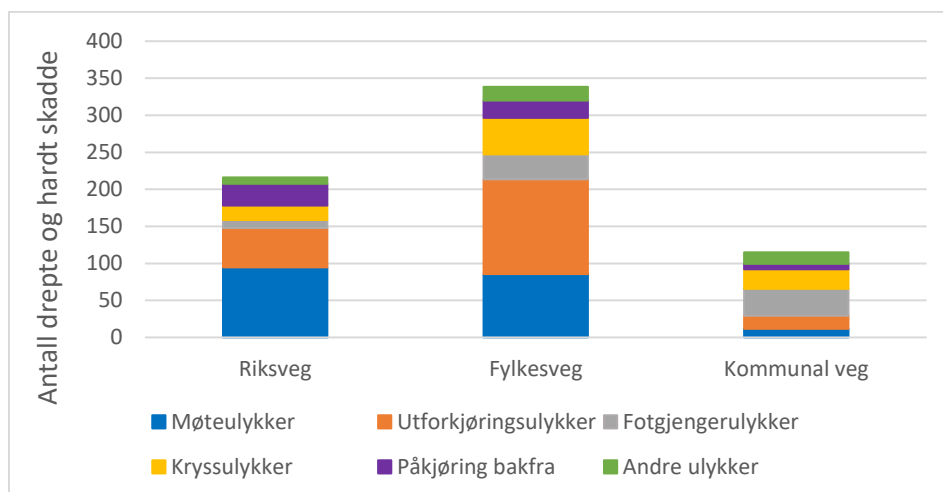
100. Norges Lastebileier-Forbund vil, i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring.
101. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
102. 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.

## 14. Møteulykker og utforkjøringsulykker

### 14.1 Møteulykker og utforkjøringsulykker – Tilstandsutvikling

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

Nullvisjonen innebærer at vi må fokusere på å forhindre ulykker med stor sannsynlighet for høy alvorlighet. Ulykkesstatistikken for 2017-2020 viser at 28 prosent av de drepte og hardt skadde ble drept eller hardt skadd i møteulykker og 30 prosent i utforkjøringsulykker. Figur 14.1 viser at utfordringene er ulike for de ulike veikategoriene. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesveinettet.



Figur 14.1 – Drepte og hardt skadde i perioden 2017-2020 fordelt på vegkategori og ulykkestype

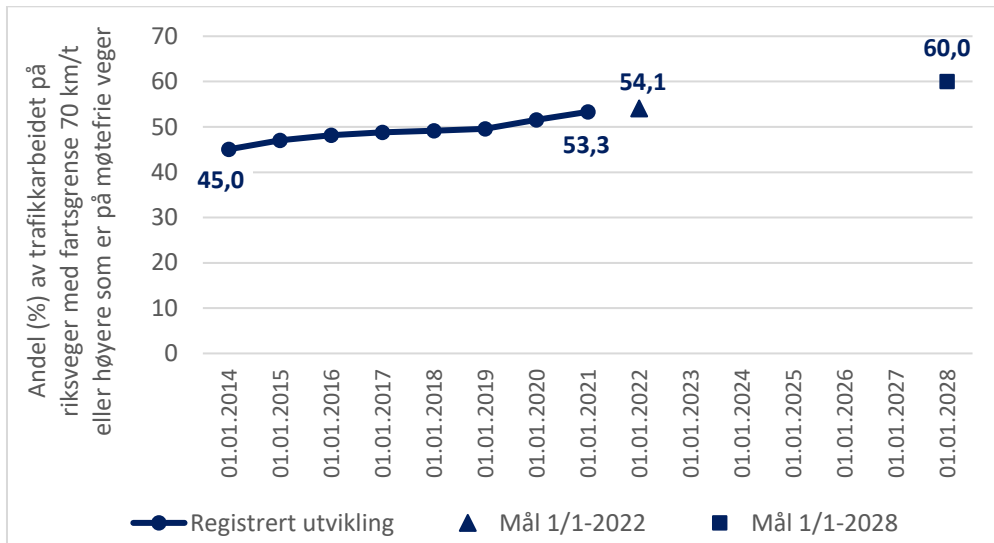
Møtefrie veier omfatter firefelts veier med midtdeler og to- eller trefelts veier med midtrekkverk. Ulykkesstatistikken viser at slike veier har klart lavere risiko for alvorlige ulykker sammenliknet med veier uten fysisk skille mellom motgående trafikk. Dette skyldes ikke minst at møteulykkene blir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

Ifølge Statens vegvesen sine veinormaler<sup>58</sup> er det behov for fire felt på veier utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgntrafikk over 12 000 og to- eller trefelts vei med midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk ligger mellom 6 000 og 12 000. Per 1/1-2021 ble 53,3 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere utført på møtefrie veier. I Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 er det lagt til grunn at andelen skal økes til 60 prosent innen 1/1-2028. Dette er en beregnet situasjon som forutsetter at Statens vegvesen sine prosjekter med omtale i NTP gjennomføres etter gjeldende framdrift, og at Nye Veier sine prosjekter utføres i samsvar med

<sup>58</sup> Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming.



framdriften forutsatt i 2020. Vi velger å bruke ambisjonen i NTP som utgangspunkt for oppfølging i tiltaksplanen, selv om dette angir en tilstand to år etter at planperioden for tiltaksplanen er avsluttet.



Figur 14.2 – Utvikling i andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier

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

## 14.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker

Per 1/1-2021 var 1 180 km av totalt 10 720 km riksvei møtefri. Dette dreier seg om høytrafikkerte veier, i all hovedsak utenfor tettbygd strøk, og omfatter derfor en vesentlig andel av det samlede trafikkarbeidet. Målet i NTP om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal avvikles på møtefrie veier, forutsetter at innsatsen til bygging av firefelts veier med midtdeler og to- eller trefelts veier med midtrekkverk videreføres. Dette omfatter både prosjekter som finansieres innenfor Statens vegvesen sine rammer og prosjekter fra porteføljen til Nye Veier. Det legges til grunn at det i seksårsperioden 2022-2027 vil bli bygd **XX** km ny møtefri riksvei, hvorav om lag **XX** km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag **XX** km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk (tiltak nr. 103).

(Det legges til grunn at antall km møtefri riksvei finansiert innenfor Statens vegvesen sine rammer vil framgå av etatens gjennomføringsplan for 2022-2027. Samlet antall km ny møtefri vei i perioden vil derfor først foreligge i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Undersøkelser viser at dette gir en betydelig trafikksikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk. Statens vegvesen har satt som krav for etablering av forsterket midtoppmerking på riksveinettet at veien skal ha minimum 7,5 meter

asfaltert veibredde, samt at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Per 1/1-2021 er det forsterket midtoppmerking på i underkant av 2200 km riksvei og på ca. 340 km fylkesvei.

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det satt et mål om at innen utgangen av 2019 skulle alle eksisterende riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som tilfredsstillende gjeldende krav få forsterket midtoppmerking. Per 1/1-2021 gjensto det fortsatt å etablere forsterket midtoppmerking på mellom 100 og 200 km riksvei der kriteriene er oppfylt. Dette har sammenheng med at etablering av forsterket midtoppmerking gir best resultat når det utføres i forbindelse med reasfaltering. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekingen reasfalteres (tiltak nr. 104).

En gjennomgang utført av Statens vegvesen viste at mellom 850 og 900 km fylkesvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t har asfaltert veibredde  $\geq 7,5$  meter. Disse strekningene vil bli gjennomgått nærmere av fylkeskommunene, med særskilt vekt på om hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Strekninger på fylkesveinettet der det blir vurdert at kriteriene er oppfylt vil få forsterket midtoppmerking når de blir reasfaltert (tiltak nr. 105).

#### Oppfølgingstiltak:

103. Statens vegvesen og Nye Veier vil i planperioden til sammen bygge **XX** km nye møtefrie riksveier, hvorav om lag **XX** km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag **XX** km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk.
104. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekingen reasfalteres.
105. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

### 14.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker

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

I årene 2018-2020 er til sammen om lag 400 km riksvei utbedret i samsvar med den såkalte *minstestandarden* beskrevet i NTP. Statens vegvesen vil i planperioden videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier (tiltak nr. 106).

I fireårsperioden 2017-2020 ble 60 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker drept eller hardt skadd på fylkesveier, mens 25 prosent ble drept eller hardt skadd på riksveier. Alvorlige utforkjøringsulykker er med andre ord en atskillig større utfordring på fylkesvei-

nettene enn på riksveinettet. Fylkeskommunene vil i planperioden arbeide systematisk for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveiene (tiltak nr. 107). Tilnærmingen og bruk av verktøy vil imidlertid kunne være ulik for ulike deler av fylkesveinettet, blant annet avhengig av trafikkmengde.

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

Lavtrafikkerte veier trenger derfor en annen tilnærming. Et klart flertall av alle utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde skjer i kurver<sup>59</sup>. Innlandet fylkeskommune har tatt i bruk kunnskap om geometriske forhold ved en kurve som påvirker sannsynligheten for utforkjøring (se faktaboks 14.1). Med dette som utgangspunkt er det gjort en rangering av kurvene på fylkesveinettet, og dette har gitt fylkeskommunen et godt faglig grunnlag for å velge ut kurver for gjennomføring av tiltak.

#### **Faktaboks 14.1 – Bruk av kunnskap om risikokurver ved prioritering av tiltak mot utforkjøringsulykker på lavtrafikkerte veier**

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

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

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

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

Bruk av rekkverk er et viktig trafikkikkerhetstiltak der behovskriteriene for dette er oppfylt, men det forutsetter bruk av godkjente produkter og at monteringen utføres med høy faglig kvalitet.

Trafikkikkerhetsforeningen vil bidra til å heve kompetansen når det gjelder vei- og brorekkverk gjennom å avholde kurs (tiltak nr. 108). Dette består av fire moduler; (1) om rekkverksnormalen, (2) stål vei- og brorekkverk, (3) betong vei- og brorekkverk og (4) for prosjekterende og byggherre.

<sup>59</sup> Jf. Statens vegvesen, Region vest rapport nr. 186 *Påkjøringer i vegens sideområde – En temaanalyse av utforkjøringsulykker i Region vest 2005-2011*. I denne rapporten går det fram at 67 prosent av utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde i Region vest i denne perioden skjedde i kurver.

**Oppfølgingstiltak:**

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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

## 15. Drift og vedlikehold

### 15.1 Overordnet mål

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

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

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

Dette innebærer å sikre:

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

### 15.2 Tiltak rettet mot drift og vedlikehold

#### Samhandling mellom aktørene

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

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

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

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

Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til kravene i revidert vegsikkerhetsforskrift. Det vil blant annet bli krav til å gjennomføre en proaktiv og risikobasert veinettsevaluering, der resultatene skal følges opp med målrettede sikkerhetsinspeksjoner og/eller ved gjennomføring av direkte utbedringstiltak (tiltak nr. 109).

**(Vegsikkerhetsforskriften er under utarbeidelse, og vil trolig være ferdigstilt når tiltaksplanen skal publiseres.)**

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

Nye Veier AS har utviklet et registreringssystem for alle hendelser som skjer på sine veier, uavhengig av om de medfører skade eller ikke. Formålet er å avdekke feil og systematikk i hendelsene. For å få oversikt over problemstrekninger er det viktig at hendelsene stedfestes (tiltak nr. 110). Nye Veier har også etablert et bonussystem knyttet til oppetid og til trafikkikkerhet i driftskontraktene, som de andre veieierne kan lære av.

### **Kunnskapsbasert innsats**

Statens vegvesen vil innrette sitt digitaliseringsarbeid for å nå målene i NTP, herunder «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken». Aktuelle tiltak på kort sikt er dataanalyser for å identifisere trafikkfarlige punkter og digital systematisering av funn fra egne inspeksjoner og eksterne tilsyn/revisjoner (tiltak nr. 111). Kunnskap fra FOU-prosjektet *Vinterdrift* brukes fortløpende for bedre trafikkikkerhet. I kapittel 14 *Møteulykker og utforkjøringsulykker* omtales bruk av en modell for å peke ut farlige kurver basert på geometriske veidata (jf. faktaboks 14.1). Bruk av denne modellen vil kunne bidra til redusert risiko for utforkjøringsulykker.

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 samlet informasjon om dødsulykker på hele veinettet og registrert mange tilfeller der mangelfullt trafikkikkerhetsfokus i forbindelse med organisering og utførelse av drift- og vedlikeholdsoppgavene har medvirket til ulykkene eller til det alvorlige skadeområdet. I den forbindelse blir det blant annet undersøkt om driftsstandarden på ulykkestidspunktet er i samsvar med kontrakten. Analysene skal fortsette å være grunnlag for valg av tiltak innen drift og vedlikehold, og det vil bli gjennomført en temaanalyse av et stort antall dødsulykker der forhold knyttet til drift og vedlikehold av veinettet har vært medvirkende (tiltak nr. 112).

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

## **Kursing og fagutdanning**

Det påpekes i stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 at for å bidra til trafikksikre veier er det særlig viktig at veieierne har et nært samarbeid med entreprenørbransjen. Dette innebærer blant annet at gjeldende kompetansekrav og opplæringsprogram blir fulgt. De som utfører drift- og vedlikeholdsoppgaver må både ha kunnskap om det rent fysiske og om hva som gir farlige forhold. Av hensyn til både faget, entreprenørbransjen og trafikantene bør det unngås at ting blir gjort altfor forskjellig.

Drift og vedlikehold av veinettet er en vesentlig del av trafikksikkerhetsarbeidet, og måten entreprenørene utøver dette på er av stor betydning for ulykkesutviklingen. Det er svært viktig at alle aktører har den rette kompetansen slik at de har rett fokus på trafikksikkerhet i arbeidsutførelsen, både når det gjelder vinter- og helårsdrift. Det er behov for å arbeide videre med å finne ut hvordan denne kompetansen kan sikres i alle ledd.

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

## **TS-inspeksjoner**

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

Statens vegvesen er i gang med å utvikle en brukervennlig digital løsning for TS-revisjonsrapportene gjennom applikasjonen «TS-inspeksjon» i Power Apps. Her skal alle gamle rapporter fra og med 2010 legges inn, i tillegg til et nytt registreringsskjema som gjør at alle dataene automatisk blir registrert i en database. Dette vil gjøre rapportene mer tilgjengelige for de som vil lese dem. Det er satt som krav at eksterne konsulenter som utfører oppdrag som TS-revisor skal kunne benytte systemet, enten at deres firma bruker samme Office-pakke eller at de gis tilgang til systemet. Erfaringen fra dette arbeidet vil være verdifull som grunnlag for kravspesifikasjon for eventuell anskaffelse av et felles system mellom veieiere seinere (tiltak nr. 113).

## **Veioppmerking**

Mange av førerstøttesystemene knyttet til kjøretøyene har dokumentert god trafikksikkerhetseffekt. Dette gjelder blant annet Lane Departure Warning (LDW) og Adaptive Cruisecontrol. Studier peker på at den fysiske standarden på langsgående veioppmerkingslinjer og vedlikeholdet av disse utgjør en viktig faktor for å kunne møte behovene disse støttesystemene har for å fungere som tiltenkt. Linjer

som er slitt bort i et for stort omfang vil ikke fungere hverken overfor trafikanter eller automatiserte støttesystemer i kjøretøy.

Den største årsaken til vedlikeholdsbehov og reparasjon av veioppmerking i Norge er mekaniske påkjenninger fra vinterdrift og stor andel piggdekkbruk. Det er dokumentert at nedfreste linjer i plant spor medfører et betydelig mindre reparasjonsbehov enn når veioppmerkingen utføres på tradisjonelt vis<sup>60</sup>. Dette gjør at oppmerkingen får lengre virketid. For å sikre god utnyttelse av trafiksikkerhetspotensialet i eksisterende kjøretøypark vil Statens vegvesen, i samarbeid med de andre veieierne legge til rette for økt innsats når det gjelder vedlikehold av vegens kantlinjer. Etaten vil blant annet innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i sine veiledere for veioppmerking (tiltak nr. 114).

### Vinterdrift

Stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 framhever vinterdriften, herunder brøyting og strøing med salt og sand, som den viktigste oppgaven innen drift. Vinterdrift utgjør en stor andel av en driftskontrakt, og det er derfor særlig viktig at dette ikke blir skadelidende av at kontraktene involverer flere veieiere. Det er uansett uheldig at trafikantene risikerer å oppleve skiftende veistandard som følge av at strekningene deles av flere veieiere.

Glatt veibane er ofte en medvirkende årsak ved tungebilulykker med alvorlig utfall. Yrkestrafikkforbundet vil derfor etablere en ordning der yrkessjåførene får mulighet til å evaluere vintervedlikeholdet (tiltak nr. 115).

Vegtrafikksentralen er et viktig bindeledd mellom veieierne, og det avholdes i dag faste evalueringsmøter med veieiere og VTS etter større ulykker. Disse møtene gir nyttig læring på et tidlig tidspunkt. Det kan imidlertid ta lang tid fra en hendelse eller et farlig forhold blir meldt til det gjennomføres tiltak. Vegtrafikksentralene er i ferd med å innføre et såkalt Hendelsesbasert toppsystem (HBT). Dette vil gi mer effektiv håndtering av hendelser, inkl. varsling av veieiere/entreprenører og bedre dokumentasjon. Det vil parallelt være et behov for å forbedre retningslinjene for samhandling mellom VTS og entreprenørene (tiltak 116).

### Standarder

Statens vegvesen vil evaluere og revidere *håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier*. Arbeidet skal resultere i bedre måloppnåelse for alle NTP-målene, med størst innvirkning på «Enklere reisehverdag», «Mer for pengene» og «Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken». Arbeidet skal resultere i en revidert håndbok, som forutsettes å kunne bli implementert i entreprisekontraktene for drift og vedlikehold underveis i arbeidsperioden. Dette revisjonsarbeidet er forutsatt å pågå ut 2024, og legge til rette for framtidig kontinuerlig forbedring av innhold i standarden (tiltak nr. 117).

---

<sup>60</sup> Statens vegvesen rapport nr 713: Vegoppmerking – Forsøk med plan nedfresing av midtlinje i asfaltdekker (mars 2021).



**Oppfølgingstiltak:**

109. Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til krav i revidert vegsikkerhetsforskrift.
110. Nye Veier AS vil i forbindelse med registrering av alle uønskede hendelser på sitt veinett videreutvikle dette til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene.
111. Statens vegvesen vil utvikle nye måter å bruke tilgjengelige kunnskaps- og datakilder for å prioritere trafiksikkerhet i de løpende driftsoppgavene og i gjennomføring av vedlikehold.
112. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker der forhold knyttet til drift og vedlikehold av veinettet er vurdert som medvirkende.
113. Statens vegvesen vil implementere applikasjonen «TS-inspeksjon».
114. Statens vegvesen vil innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor i etatens veiledere for veioppmerking.
115. Yrkestrafikkforbundet (YTF) vil etablere en ordning der yrkessjåfører gis anledning til å evaluere vintervedlikeholdet.
116. Statens vegvesen vil forbedre samhandling mellom VTS og veieiere/veieieres entreprenører for systematisk oppfølging av innmeldte forhold som påvirker trafiksikkerheten.
117. Statens vegvesen vil evaluere og revidere håndbok *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger*.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

## 16. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

### 16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøy-teknologi inngår, og tilgjengelige systemer er blitt tatt i bruk.

På førersida skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

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

Den teknologiske utviklingen er en viktig årsak til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er mye lavere nå enn tidligere. Det har særlig vært en stor utvikling i kjøretøyteknologi og førerstøttesystemer. Transportøkonomisk institutt (TØI) gjorde en oppsummering av norsk og internasjonal forskning i 2017, der de fant at sannsynligheten for å bli drept eller hardt skadd i en trafikkulykke var omtrent 40 prosent lavere om du kjørte ny bil sammenlignet med en som var 10 år eldre<sup>61</sup>.

Denne utviklingen fortsetter. Vi ser at teknologi som tidligere var forbeholdt enkelte kjøretøy-modeller nå er blitt standard, og myndighetenes krav til nye biler forsterker denne utviklingen. En stigende andel av kjøretøyparken har nå for eksempel automatisk nødbrems og feltskiftevarslere. I 2019 var andelen trafikkarbeid med lette kjøretøyer med slikt utstyr henholdsvis ca. 20 og 30 prosent<sup>62</sup>.

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

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

<sup>61</sup> TØI rapport 1607/2017 Bilalder og Risiko (Alena Høye).

<sup>62</sup> TØI rapport 1816/2021 Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000? (Rune Elvik, Alena Høye).

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

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

## 16.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden

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

For å kunne utnytte tilgjengelig teknologi, stilles det krav til veinettet. For eksempel vil vedlikeholdet av kantlinjer være avgjørende for hvordan feltskiftevarslere fungerer (se nærmere omtale i kapittel 15 *Drift og vedlikehold*).

ITS-tiltak på riksveinettet prioriteres i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027 (2033). Prioriteringene i gjennomføringsplanen handler om å ta i bruk kjente virkemidler for å hindre ulykker, spesielt på veier med svært høy trafikk og veier med høy hastighet (tiltak nr. 118). Motorveinettet og hovedveinettet rundt Oslo er blant disse. Aktuelle virkemidler er blant annet informasjonstavler, køvarsling og variable fartsgrenser.

**(Her kommer det mer om ambisjonsnivået i den endelige utgaven av tiltaksplanen, basert på prioriteringene i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan.)**

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

Det er i dag tydelige krav til den geometriske utformingen av nye veier, og til veisikringsutstyret som benyttes. Det er imidlertid ikke krav til kommunikasjonsinfrastruktur, hverken langs nye eller eksisterende veier. Dette gjelder for eksempel hvilke veier som skal ha fiber. Spesielt ut fra den veieierstrukturen som vi har i dag, med flere veieiere, er det behov for å utarbeide standarder og ta disse inn i veinormalen (tiltak nr. 119). En slik standard vil også være grunnlag for prioritering av tiltak på eksisterende vei, blant annet i gjennomføringsplanen.

### Oppfølgingstiltak

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

## 16.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring

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

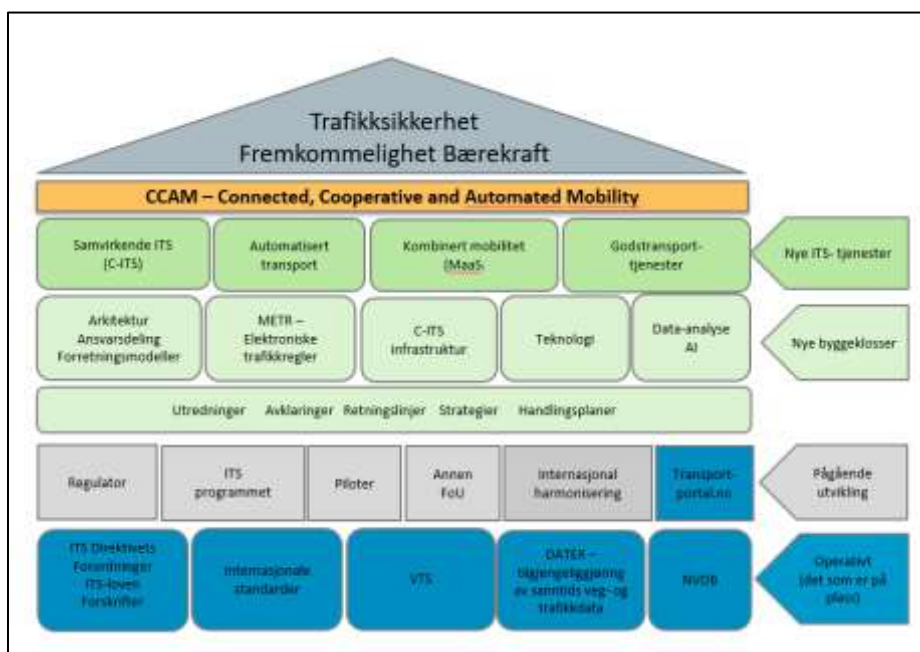
Statens vegvesen vil arbeide for at ny teknologi skal bidra til bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling, slik at det oppnås bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet.

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

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

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

Økende grad av automasjon vil også stille nye krav til veiutforming. Nåværende krav til veiutforming tar utgangspunkt i den menneskelige føreren, mens man i fremtiden også må ta hensyn til egenskapene til automatiserte kjøretøy når veier utformes<sup>63</sup>.



Figur 16.1 - Framtidas transportsystem, mange brikker skal på plass. Kilde: Statens vegvesen

<sup>63</sup> Ane Dalsnes Storsæter, PhD avhandling 2021 «Designing and Maintaining Roads to Facilitate Automated Driving».

## **Pilotprosjekter**

Det vil i perioden bli gjennomført flere piloter for å teste ut hvordan samvirkende ITS og automatiserte transporter kan implementeres. Gjennomføring av piloter gir grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt (tiltak nr. 120). Arbeidet bygger videre på erfaringer fra de pilotene som ble gjennomført i inneværende planperiode.

Ett eksempel på et pilotprosjekt, er Patterødkrysset på E6 ved avkjøring til Moss. Krysset har høy trafikkmengde og utfordringer med kødannelse på avkjøringsramper og tilbakeblokkering på E6. Kombinert med høy fartsgrense på E6 (110 km/t) medfører dette risiko for alvorlige ulykker. For å forebygge ulykker og gi trafikantene bedre informasjon vil ITS-G5-løsninger utvikles og testes ut i krysset, samtidig som det installeres et tradisjonelt kø-varslingsystem ved hjelp av induktive sløyfer og radar. Målet er å kunne varsle og sette ned hastigheten automatisk ved stor kødannelse, først gjennom dynamisk skilt langs veien, og deretter direkte inn til kjøretøyene. Arbeidet er i gang, men er avhengig av at trafiksituasjonen normaliserer seg etter koronapandemien for å kunne fullføres.

## **Geofence og digitale fartsgrenser**

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

Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler (tiltak nr. 121). For å kunne ta i bruk denne type løsninger, kreves det blant annet endringer i regelverket, digitale løsninger og kjøretøyteknologi tilpasset geofence. Internasjonal harmonisering er en forutsetning.

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

## **Utvikling av krav til instrumentering av veinettet**

Som en del av arbeidet med å legge til rette for samvirkende ITS og automatisert transport, er det behov for å utvikle krav til instrumentering av veinettet. Dette omfatter både fysisk og digital infrastruktur som er nødvendig for å håndtere framtidens transport mot større grad av automatisering. Arbeidet vil gå over flere år, og i flere faser med hensyn til prioriterte veistrekninger og funksjonalitet (tiltak nr. 122).

Kravene må innarbeides i eksisterende og eventuelt nye veinormaler, og det må også følges opp med endringer i regelverket.

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

**Oppfølgingstiltak:**

- 120. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.
- 121. Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler.
- 122. Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av vegnettet, der viktige hovedveger blir prioritert først.

## 16.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen

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

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

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

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

Distraksjon knyttet til bruk av ulike teknologiske løsninger under kjøring er en bekymring. Dette er nærmere omtalt i kapittel 7 *Uoppmerksomhet*.

### Førerstøttesystemer

Faktakboks 16.1 viser nyere førerstøttesystemer, som nå er tilgjengelig, eller i ferd med å bli tilgjengelig i alle nye biler.

### Faktaboks 16.1 – Førerstøttesystemer

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

ACC – automatisk avstandsregulering

FCW – automatisk nødbrems

AEB – Varsler føreren og bremses ved nært forestående kollisjon

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

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

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

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

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

### Automatisering

Med selvkjørende kjøretøy og automatisert transport menes kjøretøy som har et automatisk system som kontrollerer kjøretøyets bevegelser. SAE (Society of Automotive Engineers) var de første som beskrev ulike nivåer av slike automatiske systemer. Senere har en undergruppe underlagt UNECE og WP 29 bearbeidet dette, utvidet definisjoner og lagt til ulike typer områder som by, landevei og parkeringsplass. Figur 16.2 viser de ulike nivåene oversatt til norsk.

På automatiseringsnivå 1 og 2 omtales førerstøttesystemer der fører er ansvarlig til å gripe inn til enhver tid. På automatiseringsnivå 3 kan systemet overta kontrollen fra fører i begrensede omgivelser. Dette nivået er spesielt utfordrende fordi fører må kunne overta når systemet varsler om at kjøretøyet nærmer seg grensen for sitt bruksområde. Dersom fører ikke skulle respondere må systemet ha en innebygd minste-risiko-funksjon som bringer kjøretøyet sikkert til siden. Automatiseringsnivå 4 skal kunne klare å kontrollere kjøretøyet uten fører i sitt begrensede bruksområde. Det er for øvrig ingen definisjon på hva som er minste bruksområde. Dette kan for eksempel være eget kjørefelt, uten kryss, trafikkskilt og andre trafikanter. På automatiseringsnivå 5 skal kjøretøyet kunne håndtere alle forhold, det vil si uten begrensninger i bruksområde.

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

Figur 16.2 – Nivåer på automatisert kjøring

### Framtidig behov og krav til førerkompetanse

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

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

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

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

Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi (tiltak nr. 123). I tillegg vil Nord universitet ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering (tiltak nr. 124).



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

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

Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen (tiltak nr. 125). Statens vegvesen vil også sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner (tiltak nr. 126).

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

#### **Oppfølgingstiltak**

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

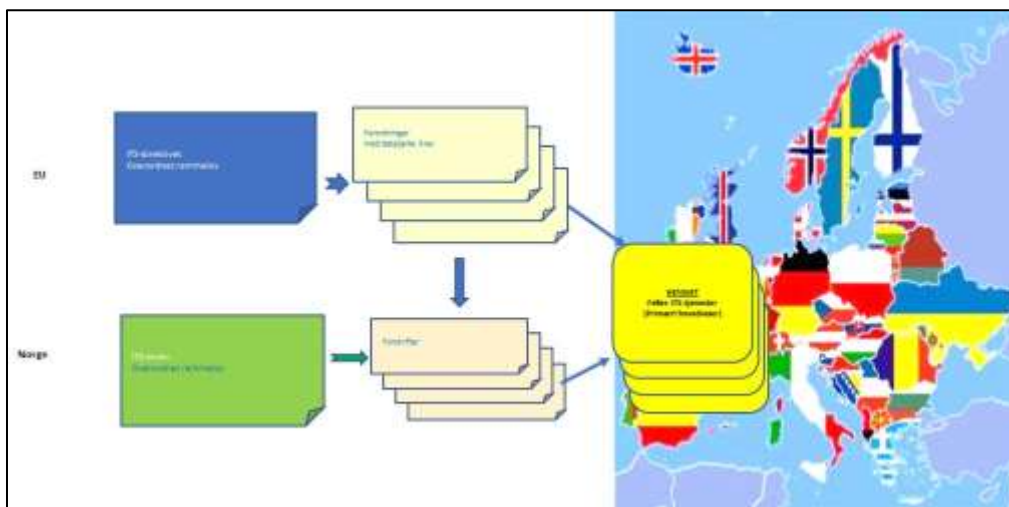
## 16.5 Regulatorrollen

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

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

## ITS direktivet og forordninger om tjenester

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



Figur 16.3 - ITS regulering i Europa og Norge. Kilde: Statens vegvesen

## Krav til teknologi i nye kjøretøy

Det internasjonale regelverksarbeidet gir føringer for utviklingen av automatisert transport i Norge. Disse føringene er viktige for å kunne utvikle et helhetlig og sammenhengende transportsystem over landegrenser. I tillegg gjør føringene det slik at utviklingen blir forutsigbar og gir en retning både for teknologileverandørene og for alle veieiere i Norge, både når det gjelder teknologi og bærekraftig utvikling. Statens vegvesen er aktivt med i det internasjonale arbeidet (tiltak nr. 127).

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

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

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

### Utvikling og regulering av nye datakilder

Dagens kjøretøypark har flere sensorer for å måle blant annet friksjon, temperatur, fart, sikt, værforhold m.m. Nye bilmodeller vil ha stadig flere sensorer. Flere av datatypene sensorene leverer vil i bearbeidet form kunne gi økt kunnskap og forståelse om hva som skjer i trafikken og bidra til økt sikkerhet.

Dette inkluderer blant annet å formidle informasjon som medfører god nytte og minimale forstyrrelser for førere. Her må man påse at det ikke er konflikter mellom informasjon som går ut via ulike kanaler.

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

Tiltaket vil gå over flere år siden utviklingen av data fra kjøretøy vil utvikles gradvis. Reguleringer tar også tid i ulike fora. Dette medfører at data kan tilgjengeliggjøres gradvis i tråd med de til enhver tid gjeldende reglene for datadeling, dataeierskap og videre bruk. Statens vegvesen vil følge opp med å utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet (tiltak nr. 128).

#### Oppfølgingstiltak

127. Statens vegvesen deltar i det internasjonale arbeidet med krav til nye kjøretøyer.
128. Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet.

## 17. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

### 17.1 Tilstandsutvikling – Organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid

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

Innen 1/1-2026 skal:

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

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

Trygg Trafikk sin godkjenningsordning *Trafikksikker kommune* er vel etablert, og har etter hvert fått stor utbredelse blant kommunene. Trygg Trafikk har også utviklet godkjenningsordningen *Trafikksikker fylkeskommune*, og i flere fylker er det igangsatt arbeid med å tilfredsstille de fastsatte kriteriene (se nærmere omtale av *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune* i kapittel 17.2).

Det er i tillegg utviklet ulike ordninger som setter krav til det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet og som i hovedsak er aktuelt for private virksomheter. Dette gjelder for eksempel ISO 39001 og Norges Lastebileier-Forbund sin ordning *Fair transport* (se nærmere omtale i kapittel 17.3). Men sammenliknet med kommuner og fylkeskommuner er det et langt større sprik i private virksomheter, både når det gjelder behov og motivasjon for å drive et systematisk organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid, og når det gjelder ressurser til å gjennomføre slikt arbeid. Vi ser at det vil være behov for å supplere dagens verktøy dersom vi skal nå alle bransjer som genererer mye veitrafikk, og for å favne både store og små virksomheter.

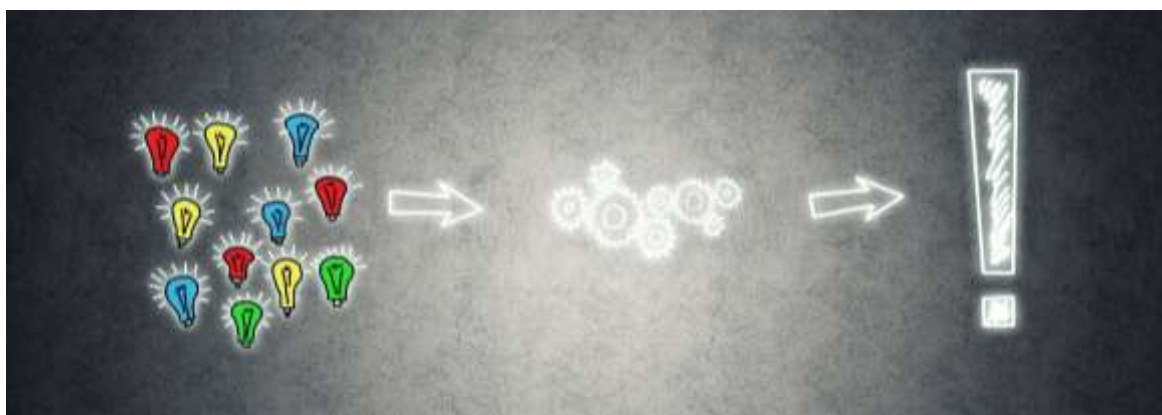


Foto: Colourbox

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

### Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

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

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

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner. Imidlertid er mange av disse av eldre dato, der planperioden har gått ut uten at planen er revidert. I tillegg er det en rekke sammenslåtte kommuner der prosessen med å få på plass en trafikksikkerhetsplan fortsatt pågår. En oversikt per 1. mai 2021 viser at 201 av landets 356 kommuner har en gyldig trafikksikkerhetsplan. De åtte storbykommunene som medvirker i arbeidet med tiltaksplanen legger til grunn at de skal ha operative og gyldige trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk vil medvirke til at også flest mulig av de andre kommunene skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner. Det er satt et mål om at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner ved planperiodens utløp (tiltak nr. 129).

Statens vegvesen sin veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner er fra 1998<sup>64</sup>, og har for lengst gått ut på dato. Det vil bli utarbeidet en ny veileder, med større fokus på at planen skal dekke hele bredden av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet (tiltak nr. 130). Dette vil være et dokument som gis ut av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og fylkeskommunene i samarbeid. I påvente av ny veileder har Trygg Trafikk utarbeidet en mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner som tar utgangspunkt i nasjonale mål og føringer på trafikksikkerhetsområdet. Malen er tatt i bruk av en rekke kommuner.

Kommuneloven pålegger alle kommuner å ha eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>65</sup>. Storbykommunene vil i planperioden arbeide for at disse medvirkningsorganene skal gis en mer aktiv rolle i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid, rettet inn mot sine respektive grupper (tiltak nr. 131).

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

*Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Det er satt opp en rekke ulike kriterier som skal være oppfylt, basert på eksisterende lovverk (jf. faktaboks 17.1). Å bli

<sup>64</sup> Statens vegvesens Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner (1998)

<sup>65</sup> Jf. § 5-12 i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

godkjent som *Trafikksikker kommune* betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker i kommunen, men at kommunen har fått et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Kriterier for regodkjenning ble utarbeidet i 2018.



### Faktaboks 17.1 – Kriterier for *Trafikksikker kommune*

*Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Per 1. september 2021 var 123 kommuner og 1 bydel godkjent som *Trafikksikker kommune*. I tillegg hadde 36 kommuner fått sin første regodkjenning. Som det framgår av kapittel 17.1 er det en ambisjon at minst 200 kommuner skal være godkjent innen 1. januar 2026. Allerede godkjente kommuner skal regodkjennes innen tre år. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, medvirke til at kommunene blir godkjent/regodkjent (tiltak nr. 132).

(Trygg Trafikk har gitt TØI i oppdrag å evaluere ordningen med *Trafikksikker kommune*. Evalueringen omfatter gjennomgang av svar fra 2300 kommuneansatte i forbindelse med regodkjenning som *Trafikksikker kommune*, samt gjennomføring av utdypende personintervjuer i enkelte kommuner. Rapport fra evalueringen vil foreligge høsten 2021. Trygg Trafikk vil bruke resultatet av evalueringen som grunnlag for å avgjøre hvordan ordningen med *Trafikksikker kommune* skal utvikles videre. Tekst om dette vil bli tatt inn i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

Trygge lokalsamfunn er en modell, en metode og et nettverk for lokalt skadeforebyggende arbeid som forvaltes av Skadeforebyggende forum. Nettverket er åpent for alle norske kommuner. Sertifisering er en mulighet, men ikke et krav. *Trygge lokalsamfunn* er en norsk tilpasning av den internasjonale ordningen *Safe Communities*. Konseptet bidrar til å sette kommunale oppgaver innenfor sikkerhet og folkehelse inn i en samlet helhet. Trafikksikkerhet er en naturlig del av dette, med særlig fokus på myke trafikanter; barn, eldre og grupper med særlige behov. Godkjenning som *Trafikksikker kommune* kan inngå som trafikksikkerhetsdelen i *Trygge lokalsamfunn*. Skadeforebyggende forum vil motivere kommunene som inngår i nettverket av *Trygge lokalsamfunn* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet. Nettverket omfatter ca. 50 kommuner, hvorav omtrent halvparten er sertifisert.

## Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene. Etter *Regionreformen* og opphør av *sams vegadministrasjon*<sup>66</sup> fra 1. januar 2020, har fylkeskommunene, i tillegg til å være veieiere, også det faglige ansvaret for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveiene. Fylkeskommunene er også eiere av videregående skoler. Videre har fylkeskommunene etter vegtrafikklovens §40 a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. (Se nærmere utdyping i vedlegg 3).

I de fleste fylkene er det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom et politisk oppnevnt trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg til politikere er det rådgivende medlemmer fra de mest sentrale trafikksikkerhetsaktørene, som for eksempel Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunen, statsforvalteren og Statens vegvesen. I vedlegg 3 er det gitt en nærmere beskrivelse av organiseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylket.

Fylkeskommunenes strategier og prioriteringer innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Det er viktig at slike planer har god involvering og politisk forankring og at det er en tett kobling til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet (tiltak nr. 133).

Kommuneloven pålegger alle fylkeskommuner å ha eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom<sup>67</sup>. Fylkeskommunene vil i planperioden arbeide for at disse medvirkningsorganene skal gis en mer aktiv rolle i det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet, rettet inn mot sine respektive grupper (tiltak nr. 134).

*Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* ble etablert høsten 2018. Dette er en møteplass for utveksling av erfaringer og informasjon, og for diskusjoner om det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette er også et viktig forum for diskusjoner vedrørende fastsettelse og oppfølging av tiltakene i tiltaksplanen der fylkeskommunene er oppført som ansvarlig aktør. Statens vegvesen og Trygg Trafikk deltar med faglige innlegg i forumet ved behov. Det utvidede faglige ansvaret for trafikksikkerhet som fylkeskommunene er gitt gjennom *Regionreformen*, innebærer at det blir enda viktigere å koordinere fylkeskommunenes innsats. *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* vil bli videreutviklet for å møte dette behovet (tiltak nr. 135).

## Godkjenningsordningen *Trafikksikker fylkeskommune*

Trygg Trafikk har utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune* (se faktaboks 17.2). Ordningen bygger på samme tankegang som ligger bak *Trafikksikker kommune*, med et mål om at fylkeskommunene skal arbeide systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet, basert på eksisterende lovverk. En godkjenning varer i tre år før fylkeskommunen må regodkjennes.

<sup>66</sup> Sams (felles) vegadministrasjon var en ordning som var hjemlet i vegloven og innebar at fylkesvegadministrasjonen lå under Statens vegvesen. Det betydde at Statens vegvesen var underlagt fylkeskommunen i fylkesveisaker og Samferdselsdepartementet i riksveisaker. Sams vegadministrasjon opphørte fra 1/1-2020, da fylkesveiadministrasjonen ble overført til fylkeskommunene.

<sup>67</sup> Jf. § 5-12 i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).



### Faktaboks 17.2 – Kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune*

*Trafikksikker fylkeskommune* er en godkjenningsordning som bygger på følgende overordnede kriterier:

- Fylkeskommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos fylkestinget og fylkesrådmannen/fylkesrådet. Fylkesrådmannen/fylkesrådet delegerer videre til ledere med personalansvar.
- Fylkeskommunen har et utvalg/komite/samordningsorgan med ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.
- Fylkeskommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS – internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i fylkeskommunens regi og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er årlig tema i AMU.
- Fylkeskommunen har oppdatert årlig oversikt over trafikkulykker i fylket.
- Fylkeskommunen har planverk (regional plan/strategi) som omfatter trafikksikkerhet og som er forankret i nasjonale styringsdokumenter. Planene har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planene ivaretar både forebyggende-, holdningsskapende-, trafikantrettede- og fysiske tiltak. Fylkeskommunen har også rutiner for at trafikksikkerhet vurderes i øvrige interne planer.
- Fylkeskommunen har rutiner for at planer som vedrører trafikksikkerhet gjøres kjent for de avdelinger/sektorer som har et ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Fylkeskommunen har innarbeidet kriteriene for *Trafikksikker fylkeskommune* i de respektive avdelingene/sektorene.

Vestfold og Telemark ble godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* i 2021, som den første av de nye fylkeskommunene. Flere andre fylkeskommuner er i en prosess for å bli godkjent. Det vil bli igangsatt et arbeid også i de resterende fylkene. Trygg Trafikk vil legge til rette for arbeidet (tiltak nr. 136). Som det framgår av kapittel 17.1 er det en ambisjon at et flertall av fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen 1. januar 2026.

#### Statlige virksomheter

(I den endelige utgaven av tiltaksplanen vil det bli tatt inn en mer utfyllende tekst om tiltak for å fremme det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet i statlige virksomheter.)

Høsten 2020 ble det igangsatt et internt prosjekt i Statens vegvesen, *Revitalisering av nullvisjonen*, der formålet er å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til de ansatte (tiltak nr. 137). Alle ansatte i Statens vegvesen skal gjennom god innsikt i nullvisjonen ha et bevisst forhold til sitt bidrag i egen jobbhverdag. I tillegg skal de som vanlige trafikanter være gode ambassadører for nullvisjonen. Det igangsettes flere tiltak for å oppnå dette. Blant annet er det utarbeidet en lysarkserie som skal presenteres i alle organisatoriske enheter, der det er lagt opp til at det skal være anledning til diskusjon og refleksjon.



Det er besluttet å videreføre prosjektet i en fase 2, som vil være eksternt rettet. Mange av elementene som er gjennomført internt i Statens vegvesen i prosjektets fase 1, vil med fordel kunne brukes rettet mot eksterne trafiksikkerhetsaktører, og bidra til økt bevissthet rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

(Prosjektets fase 2 utformes høsten 2021. Det vil bli gitt en mer presis omtale av arbeidet i fase 2 i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)

### Areal- og transportplanlegging/Byvekstavtaler

Areal- og transportplanleggingen har stor betydning for å få til et sikkert trafikksystem. Dette gjelder hele spekteret fra overordnede beslutninger om plassering av boområder og nye veitraséer til detaljutforming av for eksempel kryssløsninger. Det har over tid skjedd store forbedringer. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafiksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafiksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Arbeidet med byvekstavtaler er et sentralt grep, som de siste årene har gitt en tydelig retning for areal- og transportpolitikken. Det er totalt ni større byområder som omfattes av ordningen. Det gjelder de fire byområdene der det foreligger byvekstavtaler; Osloområdet, Bergensområdet, Nord Jæren og Trondheimsområdet, samt fem byområder der det arbeides med sikte på å inngå slike avtaler; Nedre Glomma regionen, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Byvekstavtalene har nullvekst for persontransport med bil som det overordnede målet. I tråd med bompengeaftalen fra 2019 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål våren 2020. Nullvekstmålet som nå legges til grunn *«innebærer at klimagassutslipp, k<sub>2</sub>o, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*<sup>68</sup>. Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Som det framgår av kapittel 11 er det forbundet med betydelig høyere risiko per km å gå eller sykle sammenliknet med å kjøre bil. Samtidig er det i Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 lagt til grunn en ambisjon om at *«målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister»*.

Det har over tid vært en noe dårligere utvikling i antall drepte og hardt skadde i de største byområdene sammenliknet med landet for øvrig, spesielt for syklister. Dette, sammen med utfordringen som nullvekstmålet gir, tilsier at det er behov for å trappe opp innsatsen til trafiksikkerhetstiltak i de største byområdene. De åtte storbykommunene som deltar i arbeidet med tiltaksplanen vil bidra til at trafiksikkerhet er tema i areal- og transportplaner i sine respektive byområder, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafiksikkerhet. Storbykommunene vil spesielt bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafiksikkerhet for gående og syklende (tiltak nr. 138). I tillegg vil Statens vegvesen ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafiksikkerhetstiltak i de ni byområdene som inngår i ordningen med byvekstavtaler. Et viktig formål med forumet vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavtalene (tiltak nr. 139).

<sup>68</sup> Jf. Meld St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033.

Vedlegg 2 viser grafer for utviklingen i drepte og hardt skadde i hvert av de ni byområdene i perioden 2004-2020, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Vi vil følge utviklingen i det enkelte byområdet med en årlig oppdatering av figurene i vedlegg 2. Oppdaterte grafer vil bli presentert i de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen* (jf. kapittel 1.5).



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### Folkehelsearbeidet

Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene. Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse, og trafikksikkerhet skal i henhold til dette inngå i folkehelsearbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig vet vi at aktiv transport, som gange og sykling, er helsefremmende og klimavennlig. Det bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan gi den enkelte flere leveår og flere år med økt kvalitet. I lys av et folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med en tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport.

**Oppfølgingstiltak:**

129. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikk sikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikk sikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikk sikkerhetsplaner per 1/1-2026.
130. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene utarbeide en ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafikk sikkerhetsplaner.
131. Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikk sikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikk sikkerhet inn mot sine grupper.
132. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
133. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikk sikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
134. Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikk sikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikk sikkerhet inn mot sine grupper.
135. Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikk sikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.
136. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
137. Statens vegvesen vil gjennom prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* arbeide for at alle ansatte skal ha et bevisst forhold til eget bidrag til nullvisjonen.
138. Storbykommunene vil bidra til at trafikk sikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for byvekstavgifter, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikk sikkerhet. Storbykommunene skal bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavgifter skal bidra til økt trafikk sikkerhet for gående og syklende.
139. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikk sikkerhetstiltak i de ni byområdene der det enten er inngått-, eller arbeides med sikte på å inngå byvekstavgifter. Et viktig formål vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavgiftene.

### 17.3 Tiltak for å fremme det organisatoriske trafikk sikkerhetsarbeidet i private virksomheter

Ferdsl i veitrafikken utgjør for mange arbeidstakere en av de største risikofaktorene i arbeidstiden. En studie utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) viste at 36 prosent av alle dødsulykker på vei i Norge i perioden 2005-2010 involverte minst en person som kjørte mens vedkommende var i arbeid. 30 prosent av ulykkene involverte en yrkessjåfør i arbeid.

Spesielt genererer mange private virksomheter mye kjøring. Dette gjelder ulike yrkesområder og yrkesgrupper, som for eksempel tungtransportsjåførere, håndverkere og drosjesjåførere. Ofte er virksomhetene fragmenterte og sammensatte, både geografisk, organisatorisk og funksjonelt. Dette medfører blant annet at utfordringer knyttet til sikkerhet varierer. Det er gode eksempler på bedrifter som arbeider systematisk for å fremme trafiksikkerhet i virksomheten. Men det er store forskjeller, og i mange virksomheter er det et stort behov for å gjennomføre organisatoriske tiltak for bedre sikkerhetsstyring.

Et system for sikkerhetsledelse vil påvirke virksomhetens rutiner og prosedyrer, for eksempel innen kjøreatferd, risikovurderinger og programmer for opplæring. Et slikt system kan også tenkes å gi økt bevissthet rundt fordelingen av ansvar i den enkelte virksomhet. ISO-standarden NS-ISO 39001 er et eksempel på et system for sikkerhetsledelse, som vil kunne sikre et systematisk trafiksikkerhetsarbeid i virksomheter. Per april 2021 var det 16 selskaper som hadde slik sertifisering i Norge. Dette er selskaper innenfor transport av personer og gods. Det relativt lave antallet sertifiseringer med NS-ISO 39001 kan skyldes at slik sertifisering oppfattes som svært omfattende, spesielt for mindre virksomheter.

### **Sikkerhetsstigen**

Transportøkonomisk institutt (TØI) har foreslått en «*sikkerhetsstige*», som et rammeverk for transportvirksomheters arbeid med trafiksikkerhet<sup>69</sup>. Stigen har i utgangspunktet blitt utviklet for godstransportbedrifter, men antas å ha stor overføringsverdi til andre virksomheter der det utføres mye transport. Sikkerhetsstigen består av en trinnvis prosess:

Trinn 1 - Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet.

Trinn 2 - Oppfølging av sjåførens kjørestil, bilbeltebruk og fart.

Trinn 3 - Fokus på arbeidsrelaterte faktorerets betydning for trafiksikkerhet.

Trinn 4 - Innføring av et system for sikkerhetsledelse (for eksempel ISO 39001).

Anbefalingen er at virksomheter arbeider seg systematisk oppover til et system for sikkerhetsledelse. Hvert trinn må operasjonaliseres slik at de stemmer overens med målsettingene til den enkelte virksomhet. Tidligere studier har imidlertid påpekt at det er utfordrende å innføre et overordnet system for sikkerhetsledelse i virksomheter der det utføres mye transport, fordi det krever mye ressurser i et marked hvor en stor andel av virksomhetene er små. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*, og dermed bidra med et hjelpemiddel til virksomheter som ønsker å systematisere arbeidet med trafiksikkerhet (tiltak nr. 140).

### **Trafiksikkerhet som en del av HMS-arbeidet**

Alle virksomheter i Norge har, gjennom internkontrollforskriften, et lovpålagt ansvar for å arbeide systematisk med helse-, miljø- og sikkerhet (HMS). Som en del av arbeidet med konkretisering av *Sikkerhetsstigen* vil det bli utarbeidet en plan for hvordan en virksomhets arbeid med trafiksikkerhet kan inngå i et systematisk HMS-arbeid.

---

<sup>69</sup> TØI-rapport 1620/2018. Miniscenario: Sikkerhetsstigen. Innføre tiltak for sikkerhetsstyring i godstransportbedrifter (Tor-Olav Nævestad, Ross Owen Phillips, Inger Beate Hovi, Guri Natalie Jordbakke, Rune Elvik).

Opplæringskontorene spiller en sentral rolle i lærlingeordningen. Et opplæringskontor er et formelt samarbeid mellom flere bedrifter og har et ansvar knyttet til rekruttering, planlegging, gjennomføring og koordinering av fagopplæringen. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk initiere et samarbeid med opplæringskontorene i fylkene for å innlemme trafiksikkerhet som tema. Dette rettes både mot relevante lærlingebedrifter og lærlingene. Intensjonen vil være å påvirke til at trafiksikkerhet innarbeides som tema i bedriftenes arbeidsmiljøutvalg og at lærlingene gjennom bedriftenes HMS-arbeid påvirkes til trafiksikker atferd. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk utvikle veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid (tiltak nr. 141).

## Fair Transport

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har lansert kvalitetsprogrammet *Fair Transport*. Dette er en sertifiseringsordning som framhever transportbedrifter som leverer trafiksikker, bærekraftig og ansvarlig transport. Transportkjøpere som velger en *Fair Transport bedrift* som sin transportør, skal kunne føle seg sikre på at de får en trygg og ansvarlig samarbeidspartner. Faktaboks 17.3 viser kriterier som skal være tilfredsstillt, og som har særlig betydning for trafiksikkerheten. Tilsvarende kriterier finnes også for miljø/klima og sosiale forhold.

Sommeren 2021 var det 220 *Fair Transport-bedrifter*, med til sammen 4400 kjøretøy og over 6500 ansatte. Programmet vil bli videreutviklet i planperioden (tiltak nr. 142).

### Faktaboks 17.3 – Kriterier for *Fair Transport* med særlig betydning for trafiksikkerheten

- **Trafiksikkerhetspolicy** – Bedriften har en trafiksikkerhetspolicy som viser hvordan det jobbes med blant annet trafiksikkerhetstiltak, opplæring, førerkompetanse og holdninger i trafikken.
- **Trafiksikkerhetsprogram** – Bedriften gjennomfører kompetansehevende tiltak rettet mot trafiksikkerhet og skadeforebyggende arbeid. I tillegg til den lovpålagte yrkessjåføreropplæringen (YSK) hvert 5. år, gjennomfører sjåførene NLFs nettbaserte kurs hvert år, eller følger annet dokumentert kompetansetiltak i bedriften.
- **Bedriftens avvikssystem** – Systemet skal være tilpasset virksomhetens aktivitet, risikoforhold og størrelse. Bedriften har beskrevet sitt avvikssystem og sine rutiner for behandling av avvik.
- **Kontroll av kjøretøy** – Bedriften har rutiner for daglig kontroll av kjøretøy og tilhengere og at det tas service og kontroll etter leverandørens spesifikasjoner og myndighetskrav.
- **Opplæring i sikring av last** – I tillegg til at sjåførene får opplæring i sikring av last hvert 5. år under yrkessjåføreropplæringen, forplikter bedriften å distribuere og ha tilgjengelig for sjåførene NLF standardene *Lastsikring ved transport på vei*, *Lastsikring av betongelementer* og *Transport av krokcontainer*.
- **Opplæring bilbrann i tunnel** – Bedriften forplikter seg til å ha gitt opplæring om bilbrann i tunnel, og at veilederen «*Tunnelbrann – tyngre kjøretøy*» er tilgjengelig for sjåførene.
- **Kjøre- og hviletidsbestemmelsene** – Bedriften bekrefter at den tilrettelegger sine transporter slik at kjøre- og hviletidsbestemmelsene overholdes. Lagring av dataene gjøres i henhold til forskrift, og avvik følges opp.
- **Beredskapsplan ulykker** – Bedriften bekrefter at den har en beredskapsplan og en varslingsplan som er gjort tilgjengelig for alle ansatte i bedriften.
- **Alkolås** – Alkolås er ikke lovpålagt i lastebiler. Det er likevel et mål om at alkolås monteres i nye biler, og bedriftene som har alkolås i ett eller flere kjøretøy beskriver antallet alkolåser i *Fair Transport-programmet*.

**Oppfølgingstiltak:**

140. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*.
141. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk utvikle veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.
142. Norges Lastebileier-Forbund vil videreutvikle kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.

## 18. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

### 18.1 Overordnede målformuleringer

Det legges til grunn at vi med innsatsen i planperioden 2022-2025 skal oppnå følgende:

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.
- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.
- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

Det har over tid vært arbeidet grundig og systematisk med å opparbeide en bred kunnskapsplattform, basert på forskning etter vitenskapelige metoder. Dette har gjort det mulig å drive et kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid, hvilket igjen er en viktig årsak til den betydelige reduksjonen vi over tid har hatt i antall drepte og hardt skadde. Bruk av ressurser til FoU innen trafikksikkerhet er helt avgjørende for at vi skal ta nye steg i retning av nullvisjonen.

I kapittel 18.2 er det gitt en omtale av organisatoriske grep som skal gjøre oss bedre i stand til å drive et målrettet FoU-arbeid innen trafikksikkerhet. Kapittel 18.3 gir en omtale av fem områder med et særlig behov for kunnskapsoppbygging. Dette er en utdypende omtale av teksten i NTP 2022-2033, der disse fem områdene er trukket fram.

I kapittel 2.3 er det gitt en omtale av ulike ulykkesregistre. Det er data om politirapporterte personskadeulykker som inngår i SSB sin offisielle ulykkesstatistikk og i Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS), og det er dette som er den mest brukte kilden i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er imidlertid godt kjent at langt fra alle som blir skadd i veitrafikken blir registrert av politiet. Dette betyr blant annet at hverken fastsettelse av ambisjonsnivå i NTP eller den årlige oppfølgingen av utviklingen er basert på det reelle antall drepte og hardt skadde. I Meld. St 20 (2020-2021) NTP 2022-2033 står det at: *«Veimyndighetene vil gjennom flere delprosjekter arbeide for at det i neste Nasjonal transportplan kan settes en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget»*. I kapittel 18.4 er det gitt en omtale av nødvendige tiltak for å følge opp denne føringen fra NTP. I tillegg er det gitt en omtale av arbeidet med å videreutvikle Ulykkesanalysegruppa (UAG) sitt arbeid med dybdeanalyser av dødsulykker.

Statens vegvesen har utviklet verktøy for å påvise strekninger med høy risiko eller skadekostnad og for å beregne virkninger av aktuelle tiltak. Disse verktøyene må oppdateres og videreutvikles, blant annet med tanke på bruk i arbeidet med NTP 2026-2037 og i Statens vegvesen og fylkeskommunenes arbeid med detaljerte prioriteringer i langtidsplaner/handlingsplaner. Tiltak som skal gjennomføres for å sikre dette er omtalt i kapittel 18.5.

## 18.2 Organisatoriske grep

Det er flere aktører som gjennomfører FoU med relevans for trafiksikkerhet, og det er viktig å koordinere aktiviteten og å dele kunnskap. I 2018 ble det, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, opprettet et tverretatlig forum med mandat å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafiksikkerhet. Forumet ledes av Statens vegvesen. Arbeidet vil bli videreført i planperioden 2022-2025, men det er behov for å justere deltakelsen og mandatet, for å fange opp de organisatoriske endringene som følge av Regionreformen og opprettelsen av Nye Veier (tiltak nr. 143). Det vil være et overordnet fokus på kunnskapsbehovet framfor diskusjon om enkeltstående FoU-prosjekter.

Rapportene fra Statens havarikommisjon for transport (SHK) er en viktig kilde til kunnskap for å forhindre framtidige ulykker. Basert på undersøkelsesens funn- og rapportenes analyser og konklusjoner, utformes sikkerhetstilrådingene i dialog med mottakerne, som gjerne er berørte parter og/eller aktuelle myndigheter. Gode rutiner for oppfølging av sikkerhetstilrådingene er likevel av stor betydning for at undersøkelsene skal gi best mulige bidrag til trafiksikkerhetsarbeidet. Samferdselsdepartementet (SD) har ansvar for å følge opp og lukke tilrådingene, og Statens vegvesen har inntil nå bistått SD i dette arbeidet. Fra 1. september 2021 ble denne oppgaven overført fra Statens vegvesen til Vegtilsynet.

### Oppfølgingstiltak:

143. Statens vegvesen vil lede et tverretatlig forum som skal vurdere framtidig kunnskapsbehov innen trafiksikkerhet. Forumet vil være en videreføring av forumet opprettet i 2018, men basert på et justert mandat.

## 18.3 Områder med særlige behov for kunnskapsoppbygging

I de foregående kapitlene om innsatsområdene i tiltaksplanen (jf. kapitlene 4-17) er det satt opp en rekke tiltak som gjelder kunnskapsoppbygging, blant annet utarbeidelse av nye eller oppdaterte temaundersøkelser, basert på dybdeanalyser fra *Ulykkesanalysegruppa* (UAG). I tillegg til dette velger vi nedenfor å trekke fram fem ulike områder der vi har et mer generelt behov for økt kunnskap. Dette er områder som også er trukket fram i NTP 2022-2033.

Det er grunn til å tro at koronapandemien vil resultere i varige endringer i reisemønsteret for mange, både når det gjelder daglige reiser til/fra arbeid og når det gjelder ferie- og fritidsreiser. Det er viktig at slike endringer blir verifisert. I neste omgang vil det kunne få konsekvenser for prioriteringene innenfor hvert av de fem områdene i omtalen nedenfor.

### Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av det eksisterende veinettet er en kostnadskrevenende og stor oppgave. Viktigheten av jevn og god standard er av betydning for trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. I et hardt presset marked er det spesielt viktig å få mest mulig ut av hver krone brukt til drift og vedlikehold, samtidig med at vi sikrer at vi får en fordeling av midler som ivaretar alle transport-



brukere. Denne problemstillingen aktualiseres av nullvekstmålet. Økt bruk av sykkel, kollektivtrafikk og gange i byområder tilsier behov for endret fordeling av midler til drift og vedlikehold i byer. For å oppnå dette er det nødvendig med økt fokus på grunnleggende kunnskap om trafiksikkerhets-effekten av ulike drift og vedlikeholdstiltak. Noe av dette er belyst i FoU-programmet «BEVEGELSE» og i *Trafiksikkerhetshåndboken*, men det er behov for at kunnskapen videreutvikles, fornyes og systematiseres for å sikre optimal bruk av midler.

## **Byområder**

Bosettingsmønsteret i Norge er i endring og befolkningen i byer og bynære strøk vokser. Blant annet gjennom, FoU-programmene «BEDRE BY» og «BYLOGISTIKK», begge i regi av Statens vegvesen, er det satt fokus på enkelte tematiske områder som omhandler transport i byer og tettsteder. Her har det blitt fokusert på gods- og næringstransport og på samfunnsøkonomiske metoder og verktøy for å gjennomføre best mulige analyser av økt transportaktivitet i byer og tettsteder. I FoU-programmet «BEVEGELSE» er det sett nærmere på viktigheten av et godt drift- og vedlikeholdsopplegg for å oppnå målsettingen om overføring av trafikk fra bil til kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Deler av denne kunnskapen er benyttet i arbeidet med utforming av bypakker og byvekstavtaler. Men ulykkesutviklingen i de største byområdene viser at dette fokuset må forsterkes.

Nullvekstmålet og nullvisjonen kan intuitivt ha visse motsetninger med mindre det stilles særskilt fokus på hvordan de kan forenes. Spørsmål i en slik omforent målsetting vil være hvorledes den rådende risikoen i byer og tettsteder kan påvirkes og reduseres, slik at vi kan nærme oss visjonen om null drepte og hardt skadde samtidig med at nullvekstmålet eller andre klimamål opprettholdes. En del av svaret på dette spørsmålet vil være å opparbeide systematisk og grunnleggende kunnskap om trafiksikkerhet i ulike transportformer, slik de opptrer i byer med endret transportmiddelvalg.

De senere års framvekst av mikromobilitet, og da i særlig grad elektriske sparkesykler, reiser en rekke spørsmål om denne transportformen, både rent organisatorisk/reguleringsteknisk, men også knyttet direkte til trafiksikkerhet. Her vil førstehånds kunnskap om så vel ulykker som eksponering være avgjørende viktig for å kunne treffe riktige beslutninger.

## **Geometrisk utforming av nye veier**

Selv om veinormalene (Statens vegvesens håndbok N100) inneholder den antatt beste kunnskap om bygging av trafiksikre veier i Norge, vil det være kontinuerlig fokus på hvordan vi skal få ned kostnadsnivået uten å redusere trafiksikkerheten. Grunnleggende oppdatert kunnskap om sammenhengen mellom risiko, ulykker og veigeometriske størrelser som tverrsnitt, horisontal- og vertikalkurvatur, vil være avgjørende for at vi skal få veilinjer med lavest mulig kostnad som samtidig har en høy trafiksikkerhetsmessig standard. En spesiell utfordring i denne sammenheng vil være å se på behov for endring i standardkravene ved veiutforming som følge av den kjøretøyt tekniske utviklingen, med flere førerstøttesystemer og færre førerfeil.

## Trafikantatferd

Det er behov for å utvikle et bredere kunnskapsgrunnlag om hva som påvirker trafikantatferden, og i neste omgang hvilke trafiksikkerhetsvirkninger vi kan forvente av ulike trafikanttiltak. Dette gjelder blant annet tiltak innenfor opplæring i barnehage og skole, kampanjer og målrettede tiltak for å endre atferd hos trafikanter med høy risiko i trafikken. Trygg Trafikk har utviklet en modell for atferdspåvirkning som kan bidra positivt inn i dette arbeidet.

Rus i trafikken er et viktig område som må vies særlig oppmerksomhet.

Den raske utskiftingen av kjøretøyparken, kombinert med en aldrende befolkning med økt etterspørsel etter transporttjenester, kan gi nye utfordringer i det samlede risikobildet. Spesielt vil dette være knyttet til behovet for ny føreropplæring/komplettering av føreropplæring av eldre førere for å kunne beherske nye førerstøttesystemer. Det vil også være nødvendig å ha et fokus på samvirke av trafikanter og kjøretøy med ulik grad av automatisk kjøring.

Nullvisjonen stiller ansvarskrav til så vel veieiere som trafikanter. Mens veieieransvaret i stor grad handler om etterlevelse av normaler og håndbøker, handler trafikantenes ansvar også om overholdelse av gjeldende lover og regler. Det er behov for å kunne skille klarere mellom konsekvenser av atferd som har skjedd henholdsvis innenfor og utenfor systemgrensene. UAG-materialet muliggjør en slik tilnærming.

Det er behov for stor grad av tverrfaglighet i forskningen om trafikantatferd med bidrag fra blant annet nevrovitenskap, pedagogikk og psykologi.

## Kjøretøyteknologi

Kjøretøyparken er i en rivende utvikling og det er grunn til å tro at trafiksikkerhetsbidraget fra en mer moderne bilpark vil kunne bidra vesentlig til at vi når ambisjonen for maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2030. Dette forutsetter utskifting av bilparken kombinert med utvikling og implementering av trafiksikkerhetsfremmende førerstøttesystemer. For å kunne følge denne utviklingen, og eventuelt stimulere til økt utskifting av bilparken, er det nødvendig med kunnskap både om trafiksikkerhetseffekten av nye førerstøttesystemer og om utbredelsen av førerstøttesystemer i bilparken.

Effekten av ulike førerstøttesystemer er studert (litteraturstudier) i FoU-programmet BEST, som er gjennomført i Statens vegvesen. Resultatet fra slike studier er ferskvare og det er nødvendig å følge utviklingen nøye. Dette kan dels gjøres gjennom litteraturstudier, men etter hvert som utbredelsen øker kan det suppleres med direkte ulykkesanalyser i Norge, blant annet gjennom UAG-arbeidet i Statens vegvesen. I første omgang vil det imidlertid være nødvendig å observere den internasjonale aktiviteten på dette området, delta i ulike internasjonale fora og derigjennom hente hjem og eventuelt tilpasse framskaffet viten til norske forhold.

For å kunne følge utbredelsen av førerstøttesystemer i eget land er det viktig å etablere et system slik at det klart framgår av et kjøretøys registreringspapirer hvilke førerstøttesystemer kjøretøyet har.

-

Statens vegvesen har igangsatt et arbeide med å utforme et nytt FoU-program innenfor trafiksikkerhet, som skal finansieres av etatens ramme til FoU (tiltak nr. 144). Det legges til grunn at programmet vil bli fastsatt høsten 2021, og at gjennomføringen vil være i fireårsperioden 2022-2025. De fem områdene som er omtalt i teksten over, inngår i grunnlaget for den pågående vurderingen av innholdet i programmet.

(Programmet som fastsettes høsten 2021 vil peke ut hvilke tematiske områder som skal inngå i FoU-programmet. Når den endelige utgaven av tiltaksplanen skrives vil vi derfor ha et grunnlag for å gi en nærmere omtale av FoU-programmet.)

#### Oppfølgingstiltak:

144. Statens vegvesen vil etablere et FoU-program innenfor trafikksikkerhet. Programmet gjennomføres i perioden 2022-2025.

## 18.4 Kunnskap om ulykkesituasjonen

### Videreutvikling av Statens vegvesens ulykkesregister

Statens vegvesen lanserte i september 2020 et nytt revidert ulykkesregister, TRULS<sup>70</sup>. Det nye registeret gir et godt og tilfredsstillende verktøy for registrering og rapportering av trafikkulykker, i tillegg til å være et fundament for videre utvikling i etterfølgende faser.

I prosjektets første fase ble det tidligere STRAKS-registeret overført til ny teknologisk plattform, og det ble gjort flere tiltak for å bedre kvalitet og datasikkerhet. For å imøtekomme krav i personvernforordningen (GDPR) som trådte i kraft i 2018, er hjemmelsgrunnlag for behandling av ulykkesdata gjennomgått og styrket. Av kvalitetsforbedrende tiltak har blant annet kodeverket for enhetstyper blitt revidert og data hentes nå direkte fra Norsk kjøretøyregister (Autosys).

For å effektivisere tilgjengeliggjøring av data har Statens vegvesen lansert publikumsløsningen TRINE<sup>71</sup>. I TRINE tilbys ulykkestall tilbake til 1990 med mulighet for tabelloppsett og enkle uttrekk fra databasen.

Det vil være en prioritert oppgave å løse utfordringer med hensyn til personvern, slik at offentlige forvaltningsorganer med behov for informasjon utover det som ligger i TRINE kan gis tilgang til TRULS.

Det vil i planperioden bli utarbeidet reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg vil det bli lagt til rette for elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen (tiltak nr. 145).

### Underrapportering av trafikkulykker

SSB sin offisielle ulykkesstatistikk og Statens vegvesen sitt ulykkesregister er basert på data fra politirapporterte personskadeulykker. Det er imidlertid påvist at det er et betydelig antall skadde i veitrafikken som ikke inngår i de politirapporterte ulykkene. Underrapporteringen synes å være spesielt høy når det gjelder syklist i eneulykker.

<sup>70</sup> TRULS = TRafikkULykkesregisteret til Statens vegvesen

<sup>71</sup> TRINE \_ TRafikkulykkesregisteret INnsyn Eksternt

Mens de offisielle ulykkestallene de siste årene viser i størrelsesorden 600 hardt skadde per år, er det gjort beregninger som viser at det reelle tallet kan ligge på mellom 1500 og 2000 per år<sup>72</sup>.

Regjeringens ambisjon om at summen av drepte og hardt skadde maksimalt skal være 350 i 2030, er satt med utgangspunkt i det offisielle tallet for hardt skadde. Som det framgår av kapittel 18.1 er det gitt som føring i NTP 2022-2033 at det skal arbeides for at vi i NTP 2026-2037 skal være i stand til å sette en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.

Nedenfor er det gitt en omtale av ulike delprosjekter som vil bli gjennomført for å sikre at vi kommer i mål med dette.

For å få bedre oversikt over skadde i veitrafikken og for å få grunnlag for å etablere nye etappemål for antall hardt skadde basert på det reelle omfanget, skal det legges til rette for at data fra helsevesenet skal kunne benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet. Et *Fyrtårnsprosjekt* er etablert som et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og skal etter planen igangsettes i 2022. Målet for prosjektet er å etablere et system for å samle data basert på helsevesenbasert skaderegistrering. Det skal hentes data fra ti sykehus, geografisk fordelt i landet. Inkludert i disse er også sykehus som har en traumefunksjon. I tillegg henter *fyrtårnssystemet* inn data fra syv kommunale legevakter. Denne registreringen vil dekke ca. 50 prosent av alle skadde som behandles i helsevesenet. Basert på disse dataene er målsettingen å få en mer komplett oversikt over hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skader. Prosjektet etableres for en periode på 3-5 år fra og med 2022 (tiltak nr. 146).

*(Fyrtårnsprosjektet er under utvikling. Vi vil derfor ha grunnlag for å skrive en mer presis tekst om dette i den endelige utgaven av tiltaksplanen.)*

Statens vegvesen har igangsatt et prosjekt for å undersøke hvor godt vegvesenet sine skadegraderinger er overensstemmende med medisinsk definerte kategorier i form av AIS-koder. Målsettingen er å undersøke om skadeklassifiseringene er overensstemmende mellom politi og helsevesen. Inn under dette prosjektet vil det også arbeides for å få tilgang til data fra Nasjonalt traumeregister for å få et bilde av antall og type skader som finnes både hos helse og i samferdsel, og hvilke skader som kun kan gjenfinnes i ett register.

*(Trygg Trafikk vil høsten 2021 avklare et prosjekt i samarbeid med Universitetet i Oslo (UIO) med formål å få oversikt over omfanget av uføre etter trafikkulykker. Dette vil få en nærmere omtale i den endelige versjonen av tiltaksplanen (tiltak nr. 147).)*

### **Videreutvikling av arbeidet til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)**

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden starten i 2005 analysert nærmere 2400 dødsulykker i veitrafikken. Resultatene fra analysene utgjør et unikt kunnskapsgrunnlag for tiltaks- og politikktutforming. Det er fremdeles et stort potensial i bruk av ulykkesmaterialet for bedre forståelse av utviklingen i ulykkesbildet, årsaker og konsekvenser. Dette gjelder blant annet utarbeidelse av temaanalyser, der det sees mer i detalj på innsamlet materiale fra dødsulykker innenfor en bestemt ulykkestype, trafikantgruppe eller liknende.

Det må i tiden framover gjøres investeringer i løsninger som forenkler innsamling, behandling, lagring og deling av data fra ulykkesarbeidet til ulike målgrupper, samtidig som krav til personvern ivaretas. Det vil i planperioden bli lagt til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk

<sup>72</sup> Johan Lund: Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker (mai 2019)

plattform, med sikre og automatiserte prosesser for informasjonsflyt mot ulykkesregisteret TRULS og politiet (tiltak nr. 148).

#### Oppfølgingstiltak:

145. Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet samt elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen.
146. Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil bidra i *Fyrtårnprosjektet* som er etablert i regi av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og som har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter trafikkulykker. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
147. Trygg Trafikk vil i samarbeid med UIO igangsette et prosjekt for å få oversikt over omfanget av uføre etter trafikkulykker. **(Ikke endelig avklart)**
148. Statens vegvesen vil legge til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform, med sikre og automatiserte prosesser for informasjonsflyt mot ulykkesregisteret TRULS og politiet.

## 18.5 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy

For å gjøre gode prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak på vei behøver vi:

- Et modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger, basert på sammenlikning av den registrerte ulykkessituasjonen på strekningen med en normalsituasjon på liknende veier (samme fartsgrense, ÅDT m.m.).
- Et verktøy for å beregne risiko og skadekostnader over lengre veistrekninger og innenfor geografiske områder. Beregningene baseres på aggregerte resultater fra beregning av flere homogene veistrekninger (jf. strekpunktet over) (Skost).
- Et verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei (reduksjon i drepte og hardt skadde) (TSeffekt).

Målsettingen formulert i innledningen til kapittel 18.1 innebærer at oppdaterte verktøy må være på plass tidnok til at det skal kunne brukes i arbeidet med NTP 2026-2037 og senere i Statens vegvesen og fylkeskommunenes arbeid med detaljerte prioriteringer i gjennomføringsplaner/handlingsplaner. Vi kan forvente at arbeidet med NTP 2026-2037 vil ha en framdrift tilsvarende tidligere revisjoner av NTP, hvilket betyr at verktøy som skal benyttes må foreligge innen sommeren 2023.

### Modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger

Statens vegvesen har utviklet et modellverktøy, som med utgangspunkt i geometriske og trafikk-tekniske størrelser, kan beregne risiko og skadekostnader på homogene veistrekninger. Verktøyet brukes til å påvise strekninger med høy risiko eller skadekostnad, og der det derfor er behov for å gjennomføre tiltak. Dette gjøres ved å sammenlikne de registrerte skadetallene på strekningen med

skadetallene for tilsvarende strekninger i Norge (normale skadetall). Verktøyet er utarbeidet både for riksveinettet og for fylkesveinettet.

Det er behov for å utarbeide en ny versjon av modellverktøyet. I dette ligger blant annet at ulykkesmodellene som verktøyet er basert på må videreutvikles, og at beregningene gjøres med utgangspunkt i de siste årenes ulykker. Dette skal være et verktøy som i tillegg til Statens vegvesen, også skal kunne brukes av Nye Veier og av fylkeskommunene. Det er et mål å forenkle modellene uten at dette går vesentlig på bekostning av kvaliteten (tiltak nr. 149).

### **Verktøy for å gjøre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger og innenfor geografiske områder**

Beregningsverktøyet Skost er utviklet for å kunne beregne risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger og innenfor geografiske områder (for eksempel kommuner eller fylkeskommuner). Dette gjøres ved å aggregere beregningene gjort på enkeltstående homogene strekninger. Beregningene med Skost gir viktig kunnskap som grunnlag for prioriteringer i NTP og i gjennomføringsplaner/handlingsprogrammer. En oppdatering av modellverktøyet (se omtale over) innebærer at det også vil være nødvendig å oppdatere Skost. Ny versjon av Skost vil omfatte riksveier og fylkesveier (tiltak nr. 150).

### **Verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei**

På strekninger der det er påvist høy risiko eller høye skadekostnader vil det være behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen har utviklet beregningsverktøyet *TSeffekt*, som brukes til å beregne trafikksikkerhetsvirkninger av stedfestede investeringer til trafikksikkerhetstiltak. Beregningene tar utgangspunkt i registrert ulykkessituasjon i før-situasjonen, ulykkesmodellene og forventet effekt av det aktuelle tiltaket. Beregningene viser tiltakets forventede bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle *TSeffekt* (tiltak nr. 151). Verktøyet skal tilpasses bruk både på riksveier og fylkesveier.

*TSeffekt* må bygge på oppdatert kunnskap om forventet trafikksikkerhetseffekt av aktuelle trafikksikkerhetstiltak. *Trafikksikkerhetshåndboken*, som utgis av TØI med finansiering fra Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, er den viktigste kilden til slik kunnskap. Denne fornyes kontinuerlig, med ett antall oppdaterte kapitler hvert år. Revisjonene legges ut på nettet etter en kvalitetssikring. Arbeidet med oppdatering av *Trafikksikkerhetshåndboken* vil bli videreført.

#### **Oppfølgingstiltak:**

149. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av modellverktøy for beregning av risiko og skadekostnader langs en veilinje.
150. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av beregningsverktøyet Skost, som både omfatter riksveier og fylkesveier.
151. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle beregningsverktøyet *TSeffekt*.

## **Del III – ØVRIGE OMRÅDER**

## 19. Straff og førerrett

### Etterforskning og straffesaksbehandling

God etterforskning og straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at straffereaksjonen blir riktig. Politiet vil derfor ferdigstille saker om trafikklovbrudd i umiddelbar tilknytning til lovbruddet slik at sakene raskt kan påtaleavgjøres. Dette vil gi en god almen- og individualpreventiv effekt.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt farlig bevisst kjøreatferd, er blant riksadvokatens prioriterte saksområder. Dette følger av riksadvokatens årlige prioriteringskrav til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen. Riksadvokaten har i brev fra 2017 gitt direktiver for den kvalitet og standard som politiet skal forholde seg til i etterforskning av alvorlige trafikkulykker<sup>73</sup>. Politiet vil følge opp Riksadvokatens direktiver.

### Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

Politiet vil ha høy oppmerksomhet på risikovillige førere ved bruk av kunnskap og teknologiske hjelpemidler som for eksempel ANPR<sup>74</sup>, og analyseinstrumenter for annen ruspåvirkning enn alkohol. Politiet vil øke fokuset på inndragning og bruksforbud av kjøretøy som følge av grove eller gjentatte trafikklovbrudd. Det vises til nærmere omtale i kapittel 4 *Fart* og kapittel 5 *Rus*.

### Tiltak innen førerrett

Politiet har tatt i bruk digital botlegging med forenklete forelegg gjennom bruk av Trafikk-appen, som også skal utvides til å brukes for trafikkovertrедelser som fører til gebyr. Dette har automatisert kontrollen av førerretten til de som blir stanset, og man har et sikrere system for å avdekke om førerretten skal inndras på grunn av for høy prikkbelastning.

Politiet benytter bekymringsmelding i forhold til Vegtrafikkloven § 34 "Tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlige forhold".

Digitalt førerkort ble innført i Norge i 2019. Innføringen av digitalt førerkort gir mer oppdatert informasjon og dermed en bedre kontroll med førerretten til den enkelte.

---

<sup>73</sup> Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «Dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten»

<sup>74</sup> ANPR (Automatic Number Plate Recognition) er en teknologi for gjenkjenning av bilschild. Teknologien består av et kamerasystem og programvare som tolker bilder og gjør automatiske registersøk.



## 20. Bedre skadebehandling

### 20.1 Tidlig varsling og førstehjelp

Tidlig varsling til medisinsk nødtelefon 113 bidrar til å redde liv og begrense varig helseskade ved alvorlige sykdoms- og skadetilstander. Medisinsk nødtelefon 113 bemannes av spesialtrenet helsepersonell som umiddelbart vurderer situasjonen, gir råd og veiledning til publikum og varsler aktuelle ressurser enten dette er bil-, båt- eller luftambulanse, legevakt, og ved behov også politi-, brann- og redningstjenesten.

I tillegg til tidlig varsling av 113 er enkle livreddende førstehjelpstiltak fra publikum avgjørende for utfallet, både ved alvorlig sykdom og skade. På oppdrag fra Helse- og omsorgsdepartementet har Helsedirektoratet utarbeidet en strategi for en nasjonal førstehjelpssatsning<sup>75</sup>. Strategien beskriver hovedlinjene i den nasjonale dugnaden «*Sammen redder vi liv*», som involverer en rekke offentlige aktører, ideelle og frivillige organisasjoner, næringsliv, og pasient- og brukerorganisasjoner (tiltak nr. 152). Dugnaden ledes og koordineres av Helsedirektoratet. Førstehjelpssatsingen skal bidra til å mobilisere publikum som akuttmedisinsk ressurs. En slik mobilisering skal muliggjøres gjennom en modell for livslang førstehjelpsopplæring som starter i barnehagen, videreføres i skolen, i førerkortopplæringen, i arbeidslivet, og sist, men ikke minst også etter at man går ut av arbeidslivet. Målet er å kvalifisere befolkningen til å identifisere alvorlige skader og tidlige tegn på hjertestans, hjerteinfarkt og hjerneslag, for å sikre tidlig varsling av medisinsk nødnummer 113. Videre skal befolkningen kunne iverksette livreddende førstehjelpstiltak fram til ambulanse eller lege er framme ved et ulykkessted, for eksempel i forbindelse med en trafikkulykke.

Kunnskap og erfaringer fra "*Sammen redder vi liv*" vil bli oppsummert i løpet av planperioden. Dette vil gi verdifullt kunnskapsgrunnlag som kan bidra til kontinuerlig forbedring av den akuttmedisinske kjede.

Video fra innringer til AMK- og legevaktsentralene er etablert ved flere AMK-sentraler og er under innføring i andre. Dette bidrar til å forenkle dialogen mellom publikum og nødmeldesentralene og vil kunne gi bedre veiledning.

Det utarbeides også egne tiltak rettet mot selve førerkortopplæringen for alle førerkortklassene, herunder *Først på skadestedet*, som er en app til bruk i trafikkopplæringen.

Det er kjent fra studier utført av NKT-Traume at befolkningens villighet til å yte førstehjelp er høy sammenlignet med andre land. Vi vet også at førstehjelp ytes uten at AMK-operatør har oppfattet situasjonens alvorlighet. Tidlig varsling av medisinsk nødnummer 113 og veiledning fra AMK-operatør kan forhåpentlig gi enda bedre førstehjelp.

#### Oppfølgingstiltak:

152. Helsedirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpssatsingen «*Sammen redder vi liv*» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

<sup>75</sup> Helsedirektoratet: Nasjonal dugnad for å redde liv ved hjertestans og andre akuttmedisinske tilstander utenfor sykehus – Strategi (rapport IS-2702)

## 20.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede

GPS-data fra ambulansetjenesten samles inn på alle ambulanseoppdrag. Dataene blir anonymisert og vil kunne framstilles på flere måter til bruk i arbeidet med å få oversikt over hvor og til hvilke tider av døgnet ambulansetjenesten blir tilkalt til hendelser, herunder trafikkulykker. Gjennom å systematisere samarbeidet mellom helsemyndighetene, veimyndighetene, politiet og kommunene kan datagrunnlaget brukes til forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

Helsedirektoratet har utarbeidet *Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten*<sup>76</sup>. Rapporten inneholder oversikt over de koder og dataelementer som vil bli gjort til gjenstand for nasjonal innrapportering til Norsk Pasientregister (NPR) (jf. kapittel 2.3.1). Koding av skader og ulykker i trafikken vil omfattes av dette. Innsamling av data forvanskes av manglende eller lite enhetlig elektronisk registrering. Elektronisk pasientjournal er under innføring i ambulansetjenesten og vil føre til at kodingen blir mer komplett og mer enhetlig. Helsemyndighetene vil følge dette opp gjennom dialog med de regionale helseforetakene og Helse- og omsorgsdepartementet. Responstidsdata fra ambulansetjenesten, sammen med geografisk informasjon om skadested, vil gjøre det mulig å vurdere om ambulansetjenesten er optimalt plassert i forhold til hyppige skadesteder.

---

<sup>76</sup> Helsedirektoratet: Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten (rapport IS-2476)

## 21. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn

Det vil i noen grad være behov for særskilte tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn. Dette gjelder særlig tiltak for å bøte på språklige utfordringer og for å gi økt forståelse for norsk trafikkultur.

Behovet for særskilte tiltak knyttes også til en tidligere undersøkelse som viste at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte<sup>77</sup>. Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. Imidlertid bygger undersøkelsen på ulykkesstatistikk fra så langt tilbake som perioden 2002-2006, og det er uklart om konklusjonene fortsatt gjelder. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvanderers ulykkesrisiko. I tillegg vil det bli sett nærmere på hvilke trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere (tiltak nr. 153).

### Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot innvandrere

Trafikksikkerhetsarbeid blant innvandrere er et relevant innsatsområde for en rekke ulike aktører, og det er behov for å koordinere innsatsen. Det er derfor opprettet et faglig nettverk med formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere. Nettverket ledes av Trygg Trafikk, og vil bli videreført i planperioden 2022-2025.

### Opplæringsordninger

Det er viktig at innvandrere tidlig får grunnleggende informasjon om trafikksikkerhet. Det finnes ulike måter å tilnærme seg dette på, og flere aktører har utviklet materiale som kan være egnet. Ett eksempel på dette er Norske Kvinners Sanitetsforening, som har utviklet opplæringspakka *Trygg sammen*, der formålet er å bidra til at personer med begrensede norskkunnskaper skal gjøre trygge valg. Opplæringspakka ble lansert høsten 2020 og består av tre moduler; brann, førstehjelp og trafikksikkerhet. *Trygg sammen* er et samtalebasert og fleksibelt verktøy, og vil være godt egnet som utgangspunkt for samtaler om trafikksikkerhet i sammenhenger der innvandrere med begrensede norskkunnskaper er samlet. En del av materialet er gratis og tilgjengelig digitalt<sup>78</sup>.

### Tiltak rettet mot førere

Føreropplæringen kan være utfordrende for elever med begrenset norskkunnskap. For disse elevene vil det være særlig viktig med presis og konsistent bruk av ord og uttrykk for å sikre en felles språkreferanse. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en omforent begrepsoversikt med ordvalg og forklaring. Denne vil være utgangspunkt for oversettelse til ulike språk (tiltak nr. 154).

---

<sup>77</sup> TØI rapport 988/2008 Innvanderers ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet (Susanne Nordbakke, Terje Assum).

<sup>78</sup> Se <https://sanitetskvinnene.no/trygg-sammen>

Det er et stort behov for yrkessjåfører, og mange med innvandrerbakgrunn motiveres til å ta slik utdanning. Nord universitet har gjennomført flere studier med fokus på innvandrere og føreropplæring på personbil, og vil videreutvikle denne kunnskapen til også å gjelde yrkessjåførutdanning for tyngre kjøretøy. Nord universitet vil som et trafikksikkerhetstiltak utprøve/utvikle didaktikk for denne gruppen (tiltak nr. 155). Det vil bli lagt vekt på at yrkessjåførutdanningen skal hensynte de kulturelle forskjeller samt å begrense språkutfordringene.

Mange bussjåfører har ikke norsk som sitt førstespråk. Både i det daglige arbeidet og ved ulykker eller i kompliserte situasjoner, er det viktig å kunne kommunisere med nødetater, meldingstjenester, arbeidsgiver, kollegaer og passasjerer. Voksenopplæringscenteret i Bærum har utviklet *Bussnorsk-testen* på oppdrag fra, og i samarbeid med, NHO Transport. Dette er en bransjefaglig test som kan benyttes ved rekruttering eller utdanning av sjåfører for å verifisere språkkrav i forbindelse med anbud, eller som en del av et arbeidsforhold. Testen er tatt i bruk, men vil bli utviklet videre.

**Oppfølgingstiltak:**

153. Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.
154. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en begrepsoversikt med ordvalg og forklaring som utgangspunkt for bruk i trafikkopplæringen.
155. Nord universitet vil utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning i tråd med *Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåfører*.

## 22. Arbeid på og ved vei

Det har vist seg at arbeid på og ved vei ofte utføres på en slik måte at det er til fare for trafikantene og arbeiderne. Ofte gir det også dårligere framkommelighet enn nødvendig. Den alvorligste konsekvensen av dette er at trafikanter eller arbeidere kan bli hardt skadd eller omkomme. Kontroller utført av Statens vegvesen og observasjoner gjort av Vegtilsynet viser blant annet at varsling og sikring ikke gjennomføres tilfredsstillende.

Statens vegvesen iverksetter kontinuerlige tiltak for å øke kvaliteten på utførelsen av arbeidsvarsling, men tiltakene som er iverksatt for å bedre situasjonen har ikke gitt gode nok resultater. Det er særlig to områder der man ser et forbedringspotensial – kompetansen til de som arbeider med arbeidsvarsling og skiltmyndighetskontroller.

Det pågår en større revisjon av regelverket med ønske om å få til en endring i vegtrafikklovens § 7a, med tilhørende ny forskrift for arbeid på og ved vei. Dette vil gi hjemmelsgrunnlag for nye bestemmelser i veinormal *N301 Arbeid på og ved veg*, som vil komme så fort hjemmelsgrunnlaget er på plass. Endringen vil blant annet kunne påvirke måten kompetansen til de som arbeider med arbeidsvarsling skal oppnås og dokumenteres. N301 gjelder for alle skiltmyndigheter. Statens vegvesen er fortsatt skiltmyndighet for fylkesveiene, som betyr at håndboka også gjelder for fylkesveinettet.

N301 er bindende for alle skiltmyndigheter, dvs. for Statens vegvesen for riks- og fylkesveier og for kommunene for kommunale veier. Det pågår for tiden en utredning for overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene for fylkesvei.

Statens vegvesen arbeider med nye løsninger for digitaliserte håndbøker. I en digitalisert utgave av *N301 Arbeid på og ved veg* blir det enklere å knytte veiledning direkte til krav, hvilket gjør det enklere for de som forholder seg til kravene å få rask og oppdatert informasjon. På denne måten blir også krav knyttet til trafikksikkerhet lettere tilgjengelig.

Det er registrert et økende antall påkjørsler av støtputebiler og annet arbeidsvarslingsutstyr de siste årene. Dette skyldes flere forhold, blant annet kan biler med avanserte førerstøttesystemer gi falsk trygghet, og dermed mindre oppmerksomme førere. Førerstøttesystemene kan også ha problemer med å lese veien, og dette kan bli en særlig utfordring i arbeidsområder. Statens vegvesen vil i planperioden se på mulige løsninger for å møte dette problemet på veinettet, særlig på høyhastighetsveiene, i tråd med både nye og gamle erfaringer. Dette gjelder både endring av *N301 Arbeid på og ved veg* og etterlevelse av krav som allerede ligger i denne (tiltak nr. 156).

Nye Veier AS vil i denne forbindelse være en pådriver for økt samarbeid mellom de ulike veiforvalterne. De vil arbeide for at det i økt grad skal være mulig å teste ny teknologi samt aktiv bruk av den teknologi som allerede finnes. Målet er å finne de beste løsninger som gir rask varsling med rett informasjon til brukeren og økt trafikksikkerhet.

Temaanalyser av dødsulykker i trafikken i tilknytning til arbeid på og ved vei viser at mangelfull varsling og/eller sikring av veiarbeidsområder er en medvirkende faktor til et flertall av disse ulykkene<sup>79</sup>. 44 prosent av de drepte var gående eller syklende, og en uforholdsmessig stor andel av ulykkene involverte tunge kjøretøy. Temaanalysene, og en spesialanalyse av ulykker med gående og

<sup>79</sup> Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid 2005-2009

Temaanalyse av dødsulykker i tilknytning til arbeid på og ved veg 2010-2019 (pågår)

syklende fra 2017<sup>80</sup>, viser at det hvert år omkommer i gjennomsnitt to fotgjengere/syklister i ulykker som kan sees i sammenheng med arbeid på eller ved vei. Analysene viser at eldre over 65 år er klart overrepresentert. Andelen barn under 16 år var tidligere høy sammenlignet med tilsvarende tall for alle trafikkdrepte, men har avtatt mye de siste årene.

Problemer knyttet til risiko for myke trafikanter som oppholder seg i arbeidsområder følges opp av et pågående prosjekt i Statens vegvesen, som er en oppfølging av forprosjekt utført av Sintef på oppdrag fra Statens vegvesen<sup>81</sup>. Dette innebærer blant annet gjennomgang av eksisterende skilting og forslag til ny utforming av skilt for bedre å kunne fange oppmerksomheten til de mest sårbare gruppene (tiltak nr. 157). Prosjektet vil også utvikle en veiledning til hvordan løsningene skal brukes. Målet med arbeidsvarsling er å skape større forutsigbarhet gjennom tydelige, konsekvente og enhetlige løsninger som også sikrer at trafikkavviklingen opprettholdes.

Skiltmyndighetskontroller er et viktig verktøy for å sikre høy kvalitet på gjennomføring av arbeidsvarsling. Grunnet utfordringer med å få gjennomført slike kontroller i et forsvarlig omfang, vil Statens vegvesen videreføre ambisjonen om at det hvert år skal gjennomføres minimum 500 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter. Det er i denne sammenheng spesielt viktig å avdekke eventuelle feil og mangler som berører gående og syklende (tiltak nr. 158).



Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen

<sup>80</sup> Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg 2005-2015.

<sup>81</sup> «Bedre sikkerhet og framkommelighet for fotgjengere og syklister», Sintef-rapport 2019:01370.

**Oppfølgingstiltak:**

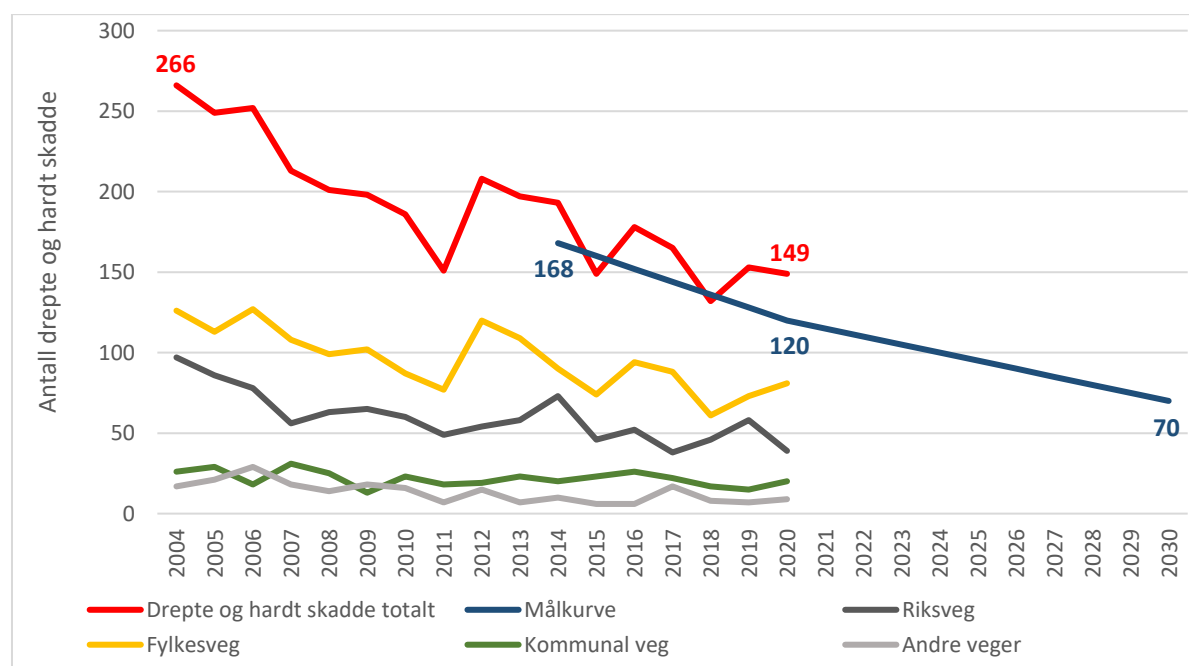
156. Statens vegvesen vil gjennomføre en helhetlig vurdering av gjennomføring av arbeidsvarsling på høyhastighetsveier i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
157. Statens vegvesen vil utrede nye løsninger for bedre varsling av arbeid på og ved vei rettet mot myke trafikanter.
158. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 500 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter, med spesielt fokus på gående og syklende.

## Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke

Dette vedlegget viser fylkenes utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2004 til 2020. I tillegg til samlet resultat vises en oppsplitting på riksvei, fylkesvei, kommunal vei og «andre» veier (parkeringsplasser, skogsbilveier m.m.).

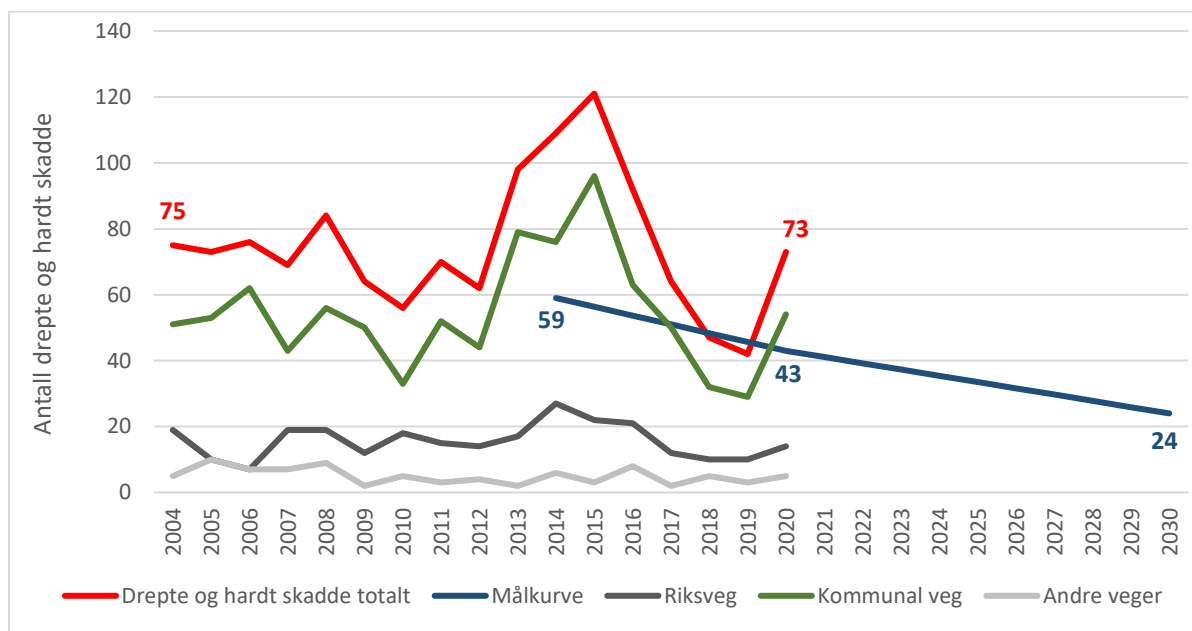
I figur 1.2 i kapittel 1.3 er det vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen i NTP 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I figurene nedenfor har vi lagt inn fylkesvise kurver, som viser nødvendig utvikling dersom fylkene skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som i den nasjonale kurven. Den nasjonale kurven har sin opprinnelse i NTP 2014-2023. Den ble videreført til 2030 i NTP 2018-2029 og er også vist i NTP 2022-2033. Startpunktet er 840 drepte eller hardt skadde i 2014, og slutt punktet 350 drepte eller hardt skadde i 2030. Dette innebærer at det sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030. Samme prosentvise reduksjon er lagt til grunn for de fylkesvise kurvene.

### Viken

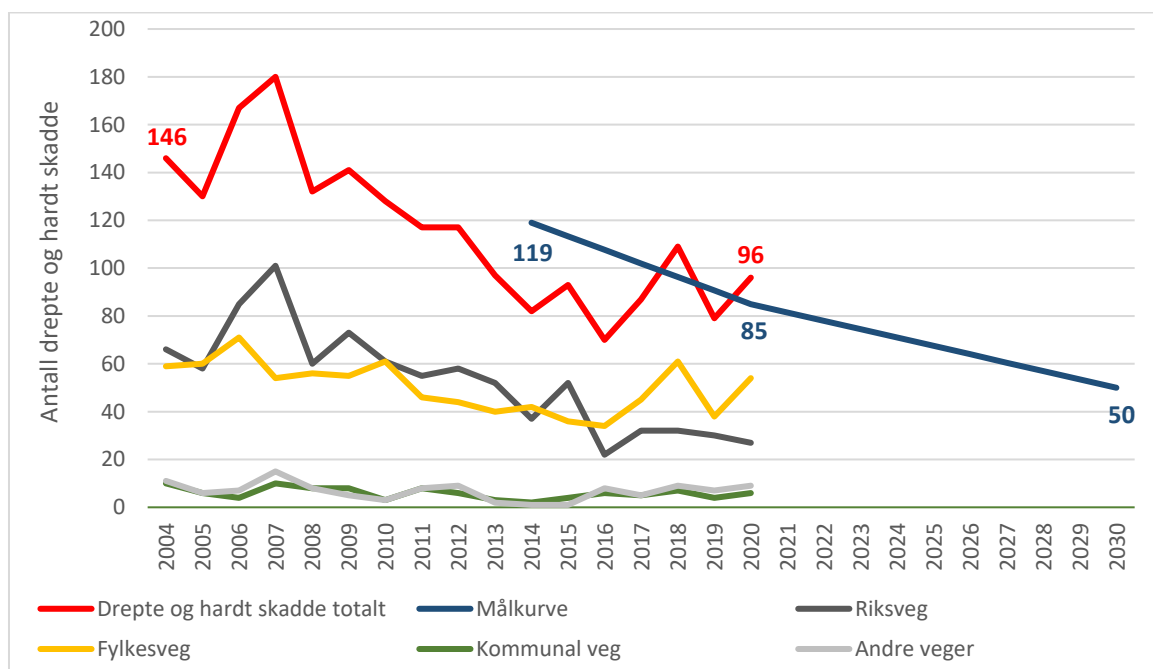




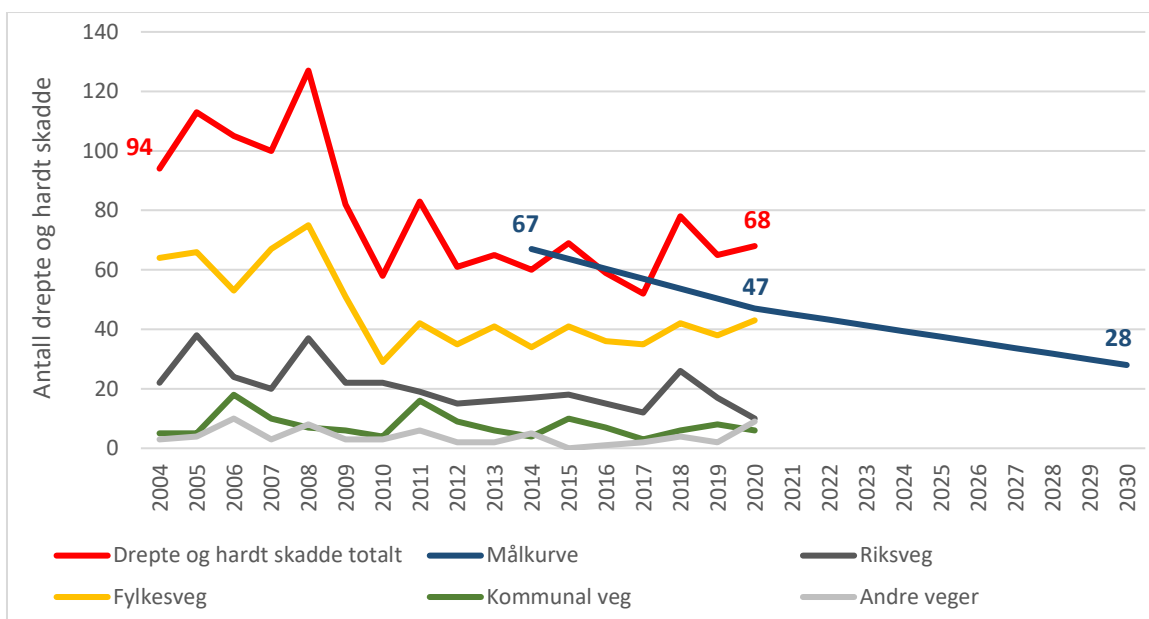
## Oslo



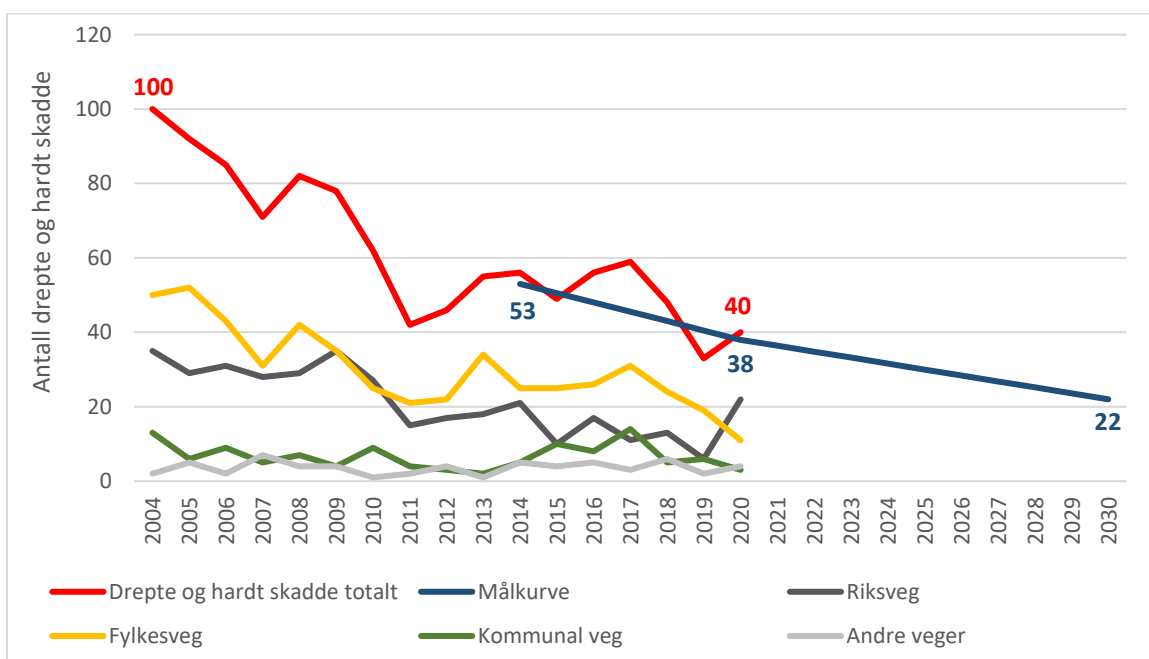
## Innlandet



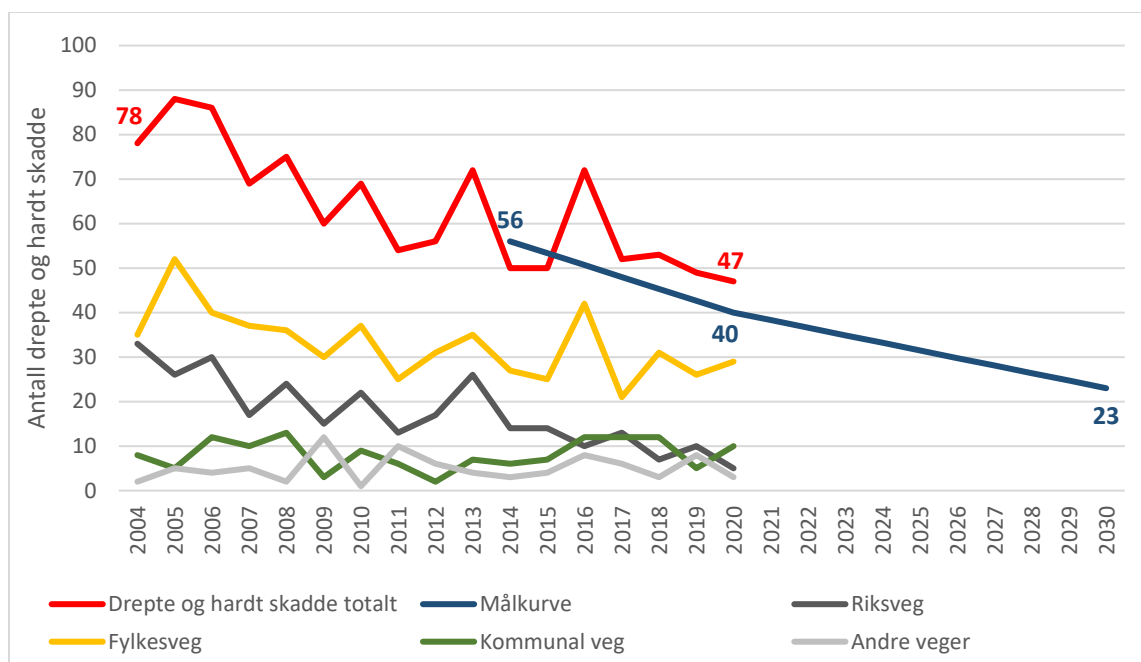
## Vestfold og Telemark



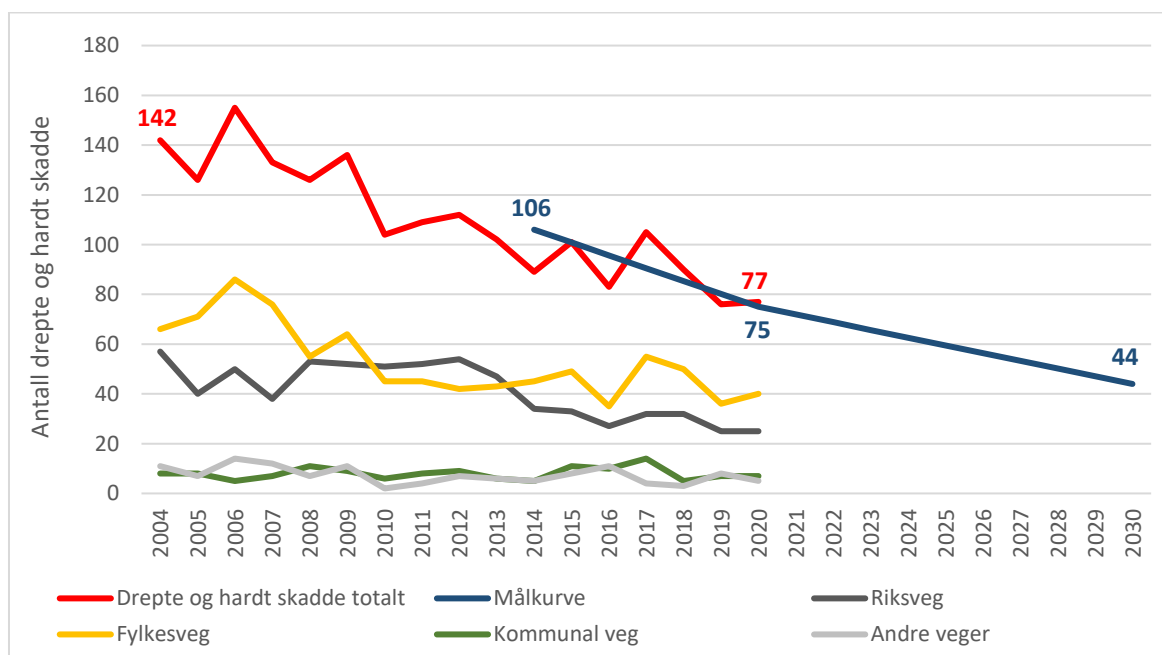
## Agder



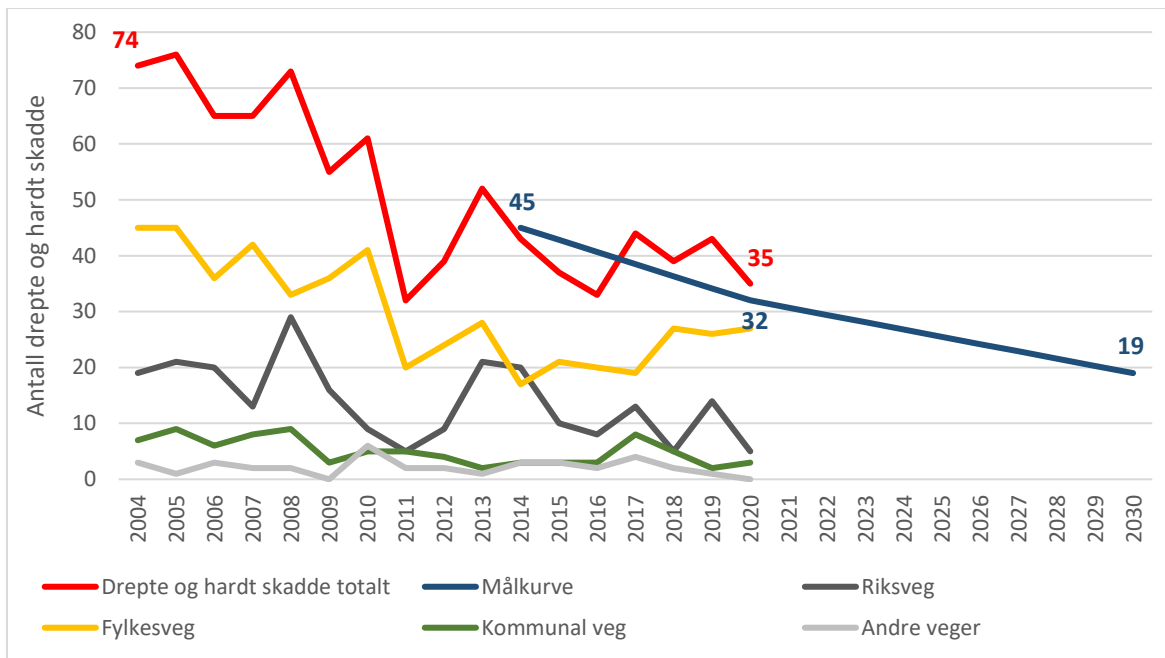
## Rogaland



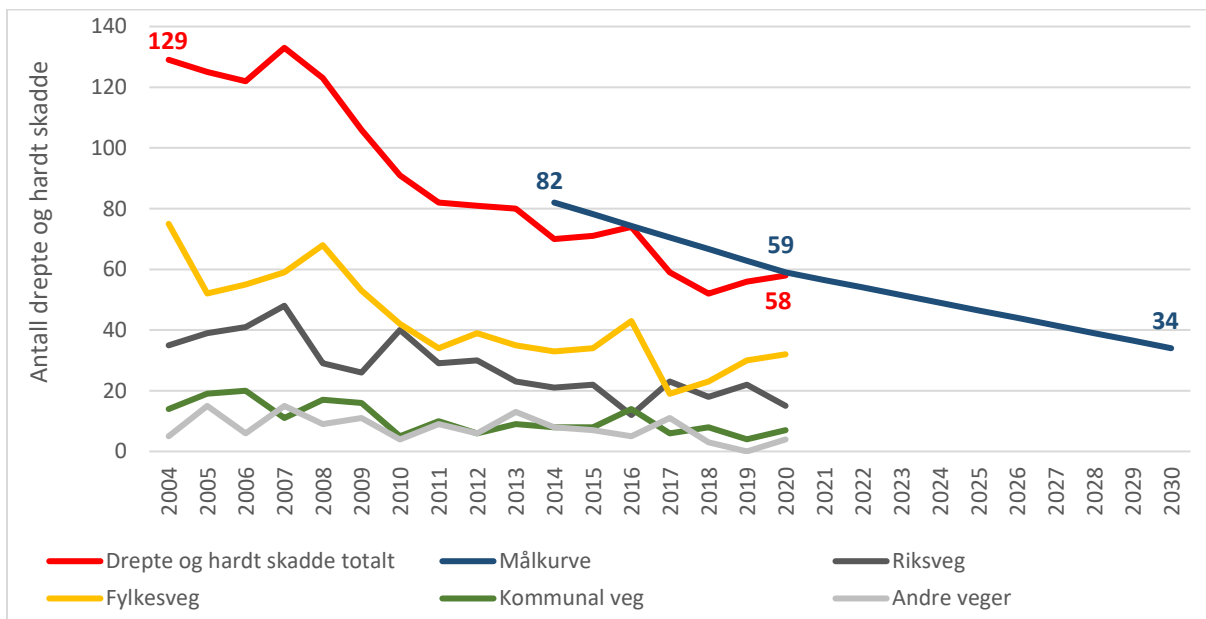
## Vestland



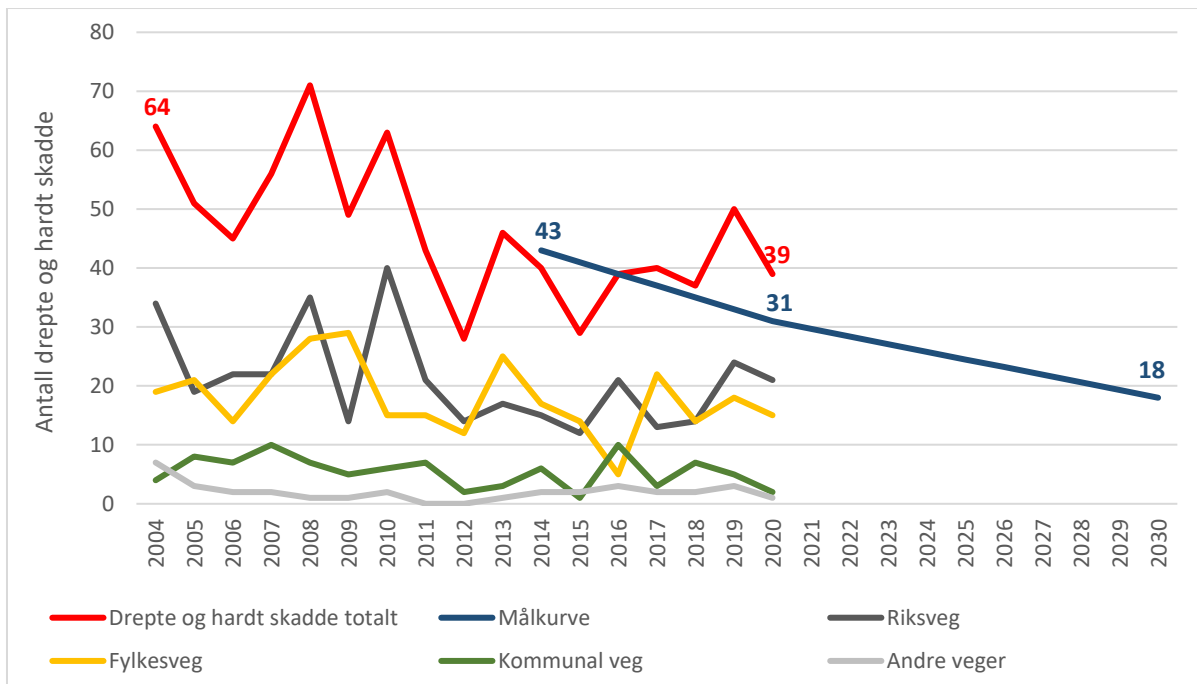
## Møre og Romsdal



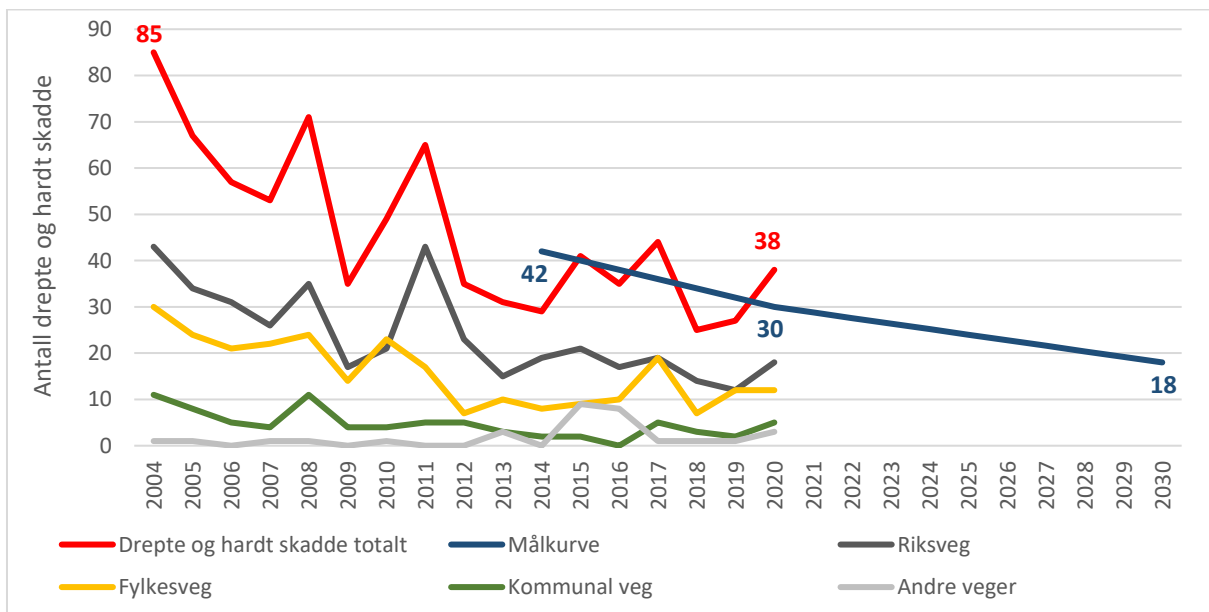
## Trøndelag



## Nordland



## Troms og Finnmark



## Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde

Ved behandling av *Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk* ble det besluttet at det skulle legges til grunn et *nullvekstmål* for persontransport med bil i de største byområdene. Nullvekstmålets innhold og ordlyd har vært gjenstand for politiske diskusjoner. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er følgende ordlyd lagt til grunn: «*Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*». Dette er en noe videre definisjon enn det som tidligere ble lagt til grunn.

Nullvekstmålet skal legges til grunn for arbeidet med byvekstavtaler, og knyttes derfor til ni storbyområder:

- De fire storbyområdene der det foreligger en vedtatt byvekstavtale. Dette gjelder Osloregionen (Oslo og tidligere Akershus fylke), Nord Jæren, Bergensregionen og Trondheimsregionen.
- De fem storbyområdene der det arbeides med sikte på å inngå byvekstavtaler. Dette gjelder Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelser viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer er betydelig høyere for gående og syklende enn for bilførere. Imidlertid er det i NTP 2022-2033 lagt til grunn at: «*Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.*»

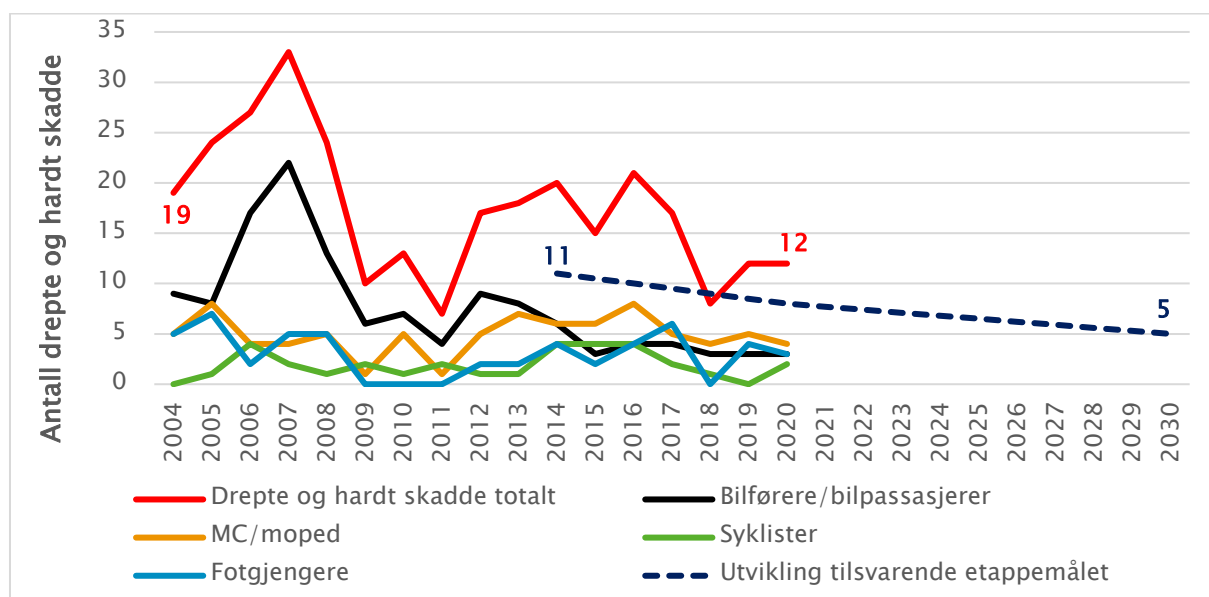
Dette innebærer at det er viktig å følge opp utviklingen i drepte og hardt skadde i de ni storbyområdene. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004-2020, samt en underoppdeling på trafikantgrupper<sup>82</sup>. Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det for det enkelte storbyområdet skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven (jf. figur 1.2 i kapittel 1.3). Dette innebærer at det sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030.

Figurene nedenfor vil bli fortløpende oppdatert i de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.

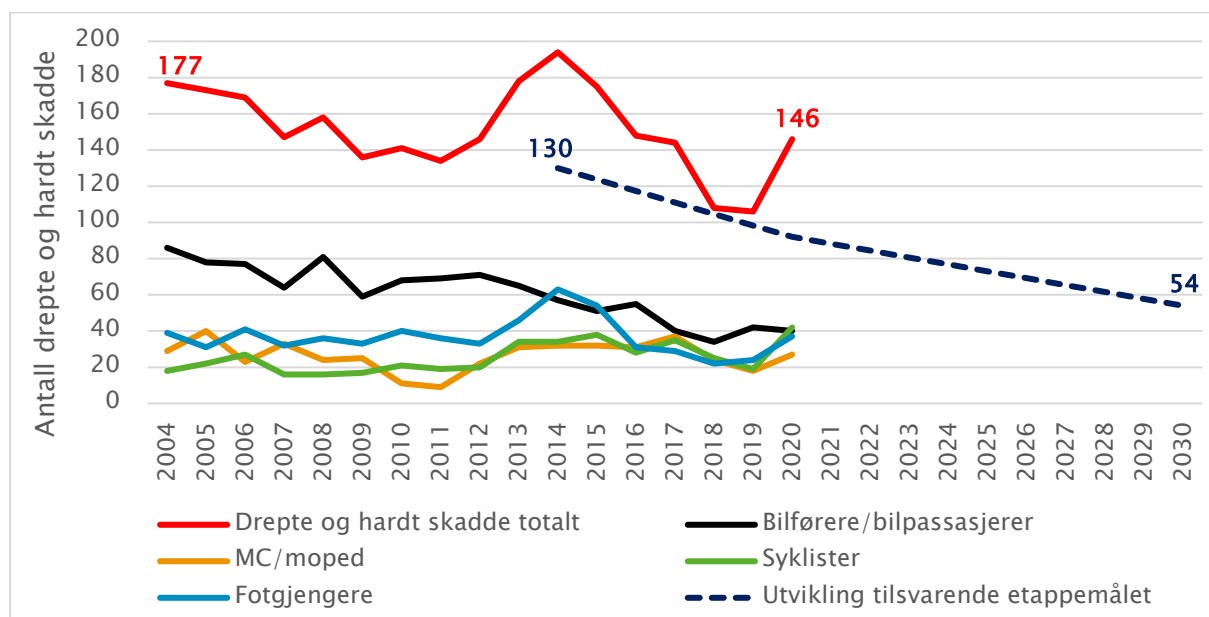
---

<sup>82</sup> Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt».

### Nedre Glomma regionen (Fredrikstad og Sarpsborg kommuner)

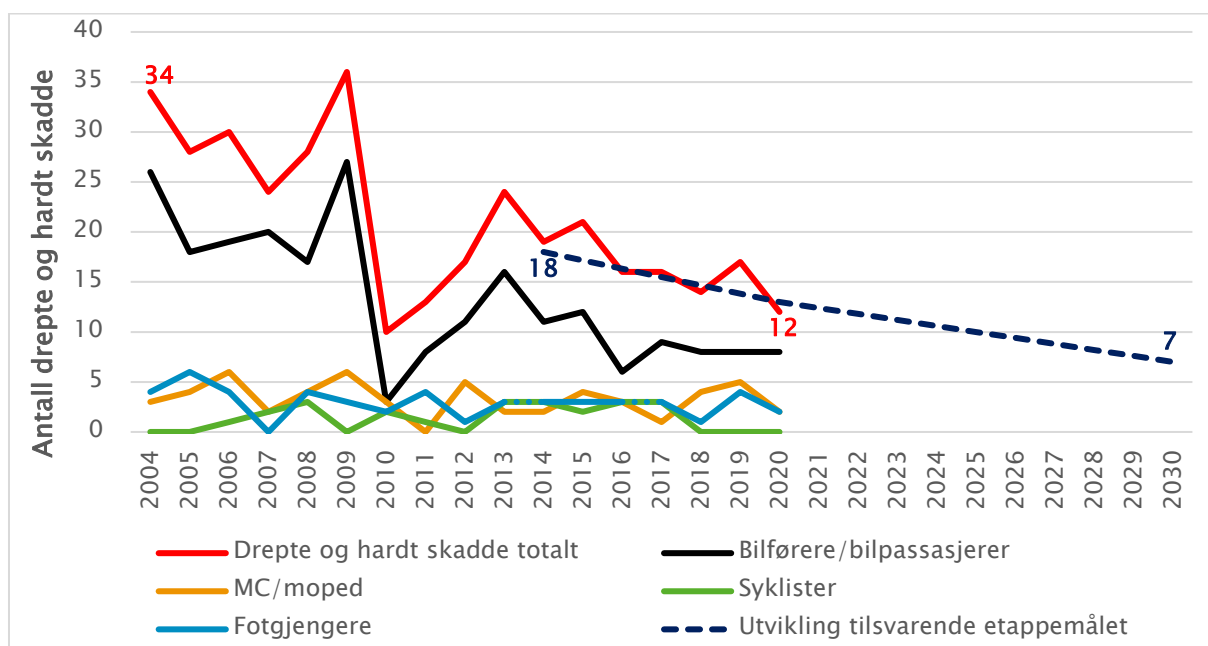


### Osloregionen (Oslo kommune + alle kommunene i tidligere Akershus fylke<sup>83</sup>)

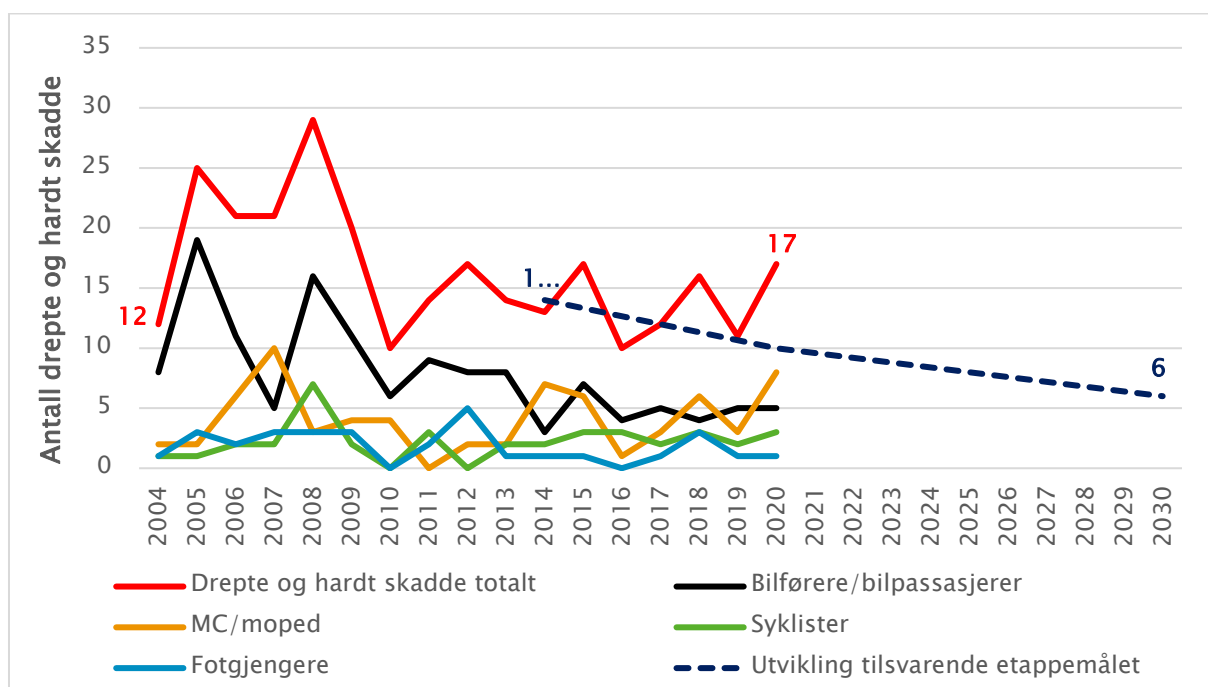


<sup>83</sup> Asker kommune er fra 1/1-2020 utvidet til også å omfatte de tidligere kommunene Røyken og Hurum som lå i tidligere Buskerud fylke. Ulykkene vist i denne figuren (også de for 2020) gjelder kun de av ulykkene i Asker som er innenfor den geografiske avgrensingen til Asker kommune som gjaldt før 1/1-2020. Aurskog Høland kommune er fra 1/1-2020 utvidet til også å omfatte tidligere Rømskog kommune som lå i tidligere Østfold fylke. Ulykkene vist i denne figuren (også de for 2020) gjelder kun de av ulykkene i Aurskog Høland som er innenfor den geografiske avgrensingen til Aurskog kommune som gjaldt før 1/1-2020.

### Buskerudbyen (Kommunene Drammen, Lier og Øvre Eiker)

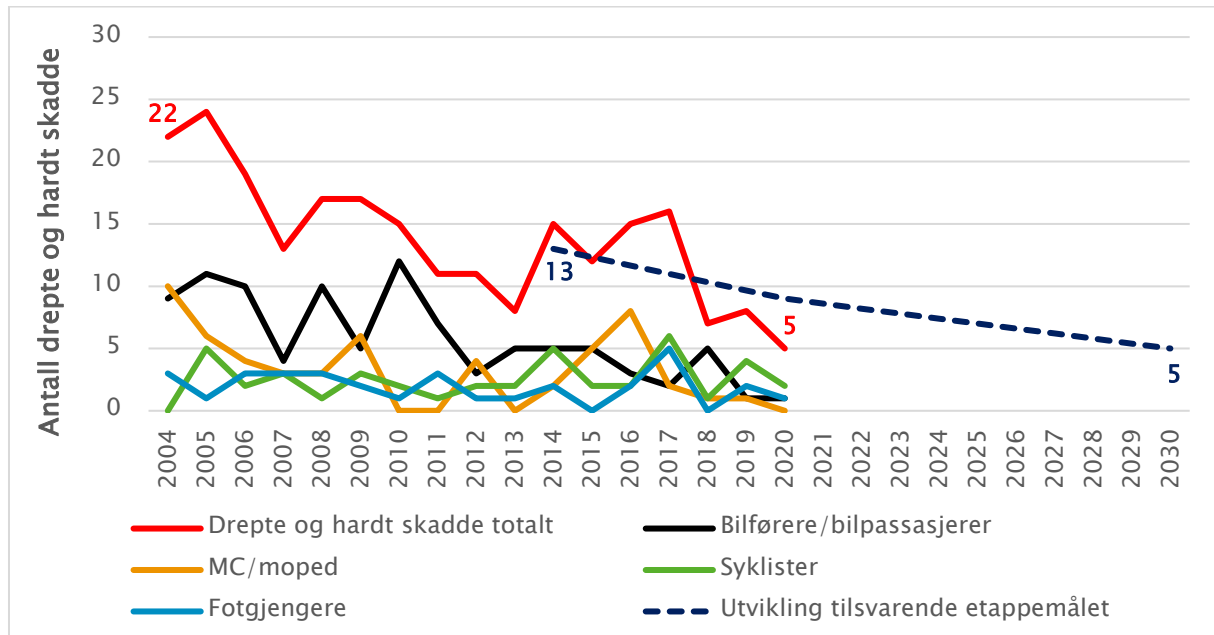


### Grenland (Kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan)

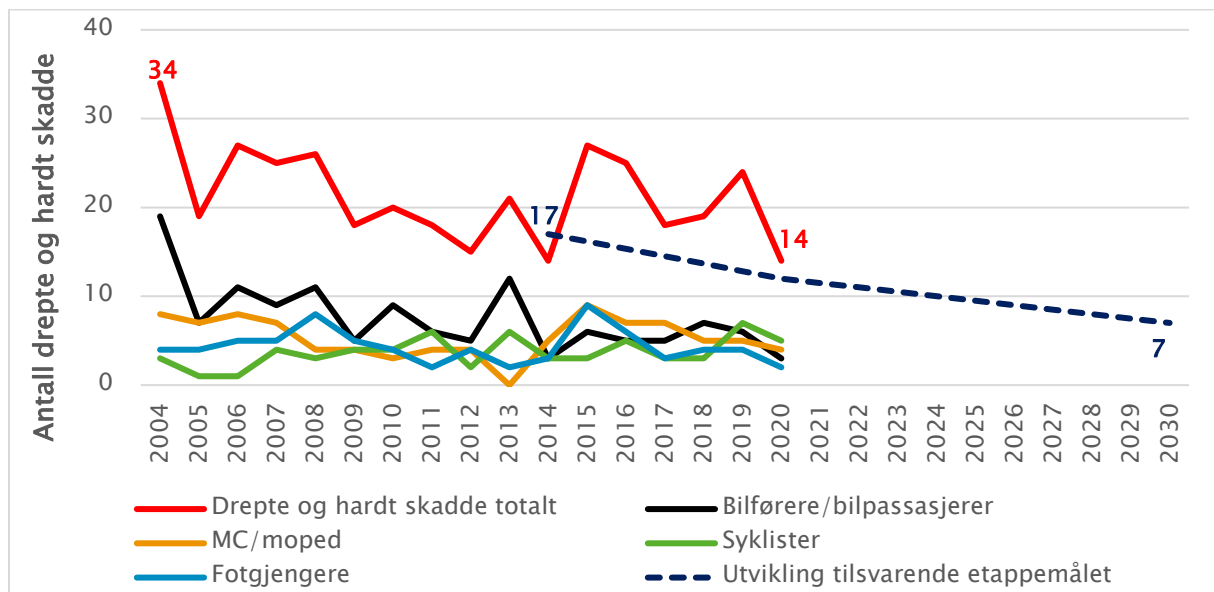




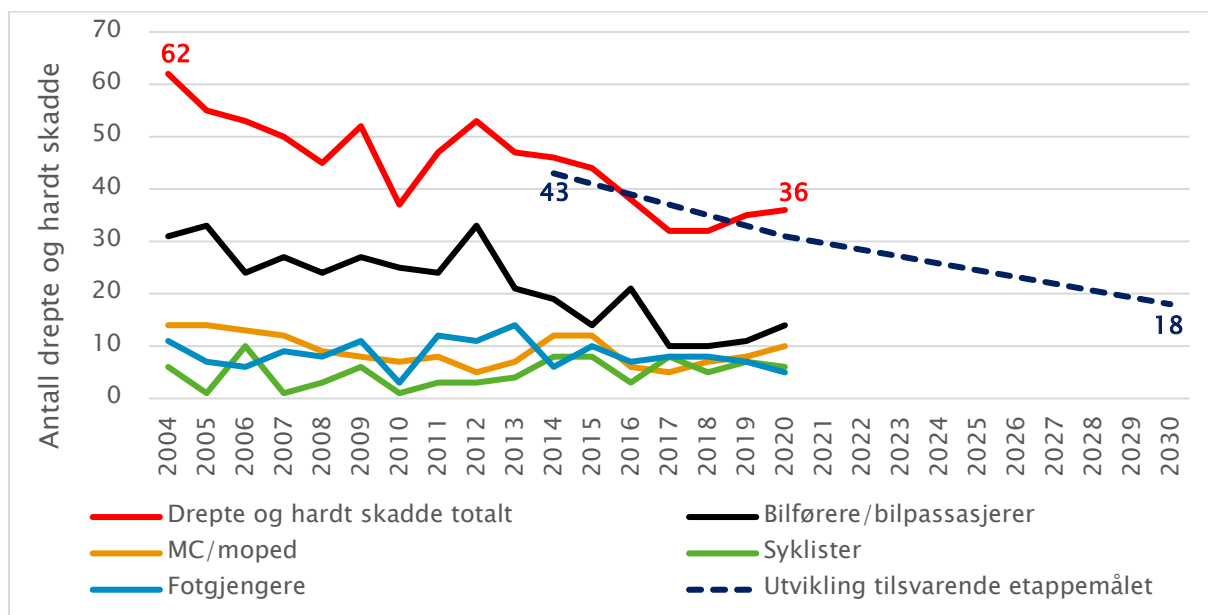
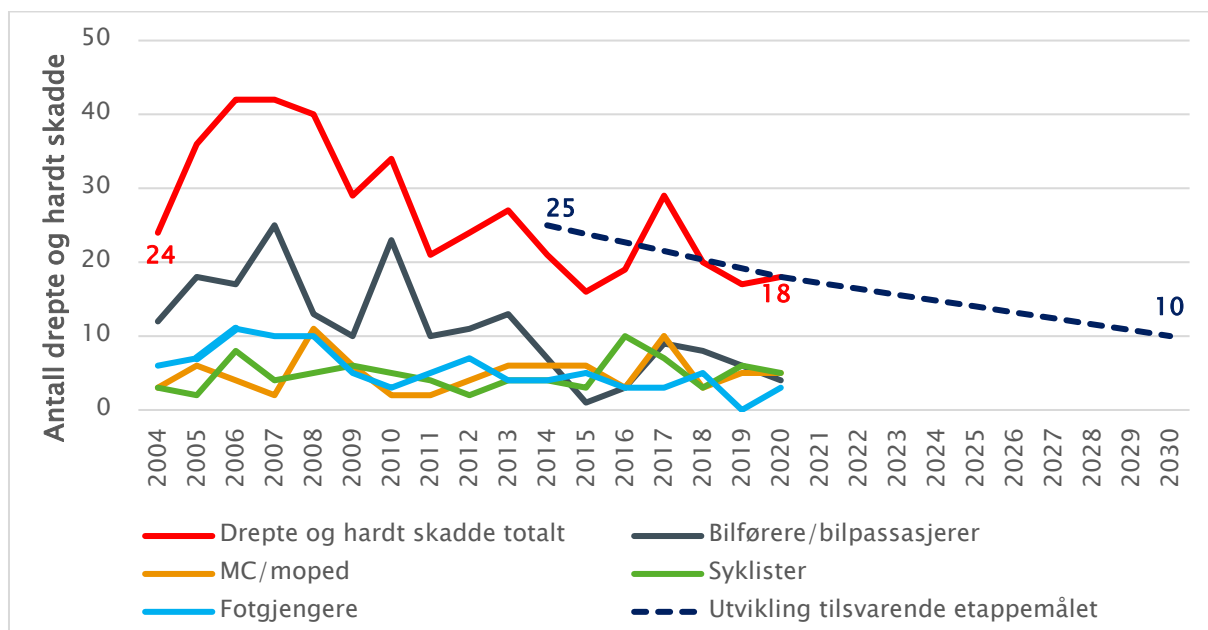
### Kristiansandsregionen (Kristiansand kommune)



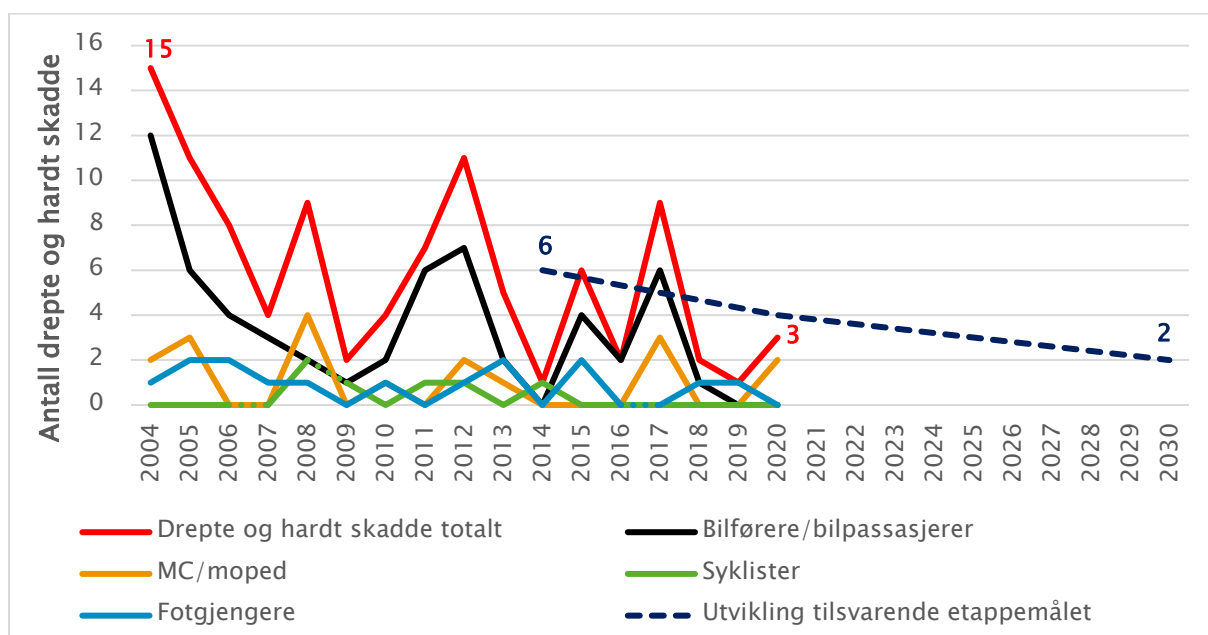
### Nord Jæren (Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randberg<sup>84</sup>)



<sup>84</sup> Det er eksplisitt bestemt at det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy, Finnøy og Forsand ikke skal omfattes av nullvekstmålet. Derfor er ulykker i Stavanger kommune innenfor det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy og Finnøy og ulykker i Sandnes kommune innenfor det geografiske området til tidligere Forsand kommune ikke tatt med i figuren.

**Bergensregionen** (Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden)

**Trondheimsregionen** (Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal)


## Tromsø (Tromsø kommune)



## Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

I dette vedlegget følger en oversikt over de ulike aktørenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Oversikten omfatter både offentlige aktører og interesseorganisasjoner. Til slutt i vedlegget er det en tabell som viser hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har som veieier og fagmyndighet ansvaret for en rekke oppgaver knyttet til trafikksikkerhet:

- Planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte riksveinettet.
- Ivareta forvaltningssaker på riksveinettet, og innenfor noen forvaltningsområder også saker på fylkes-, kommunalt- og privat veinett.
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet.

Statens vegvesen er gjennom instruksen fra Samferdselsdepartementet også tildelt rollen som sektoransvarlig for trafikksikkerhet, en oppgave som går utover rollen som sektormyndighet. Statens vegvesen skal bidra til at trafikksikkerheten ivaretas og legge til rette for en koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene, for å bringe sektoren videre mot visjonen om ingen drepte eller hardt skadde (nullvisjonen). Statens vegvesen skal blant annet:

- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Lede arbeidet med Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei
- Sørge for kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling
- Bistå fylkeskommunene, kommunene og andre aktører med faglige råd om trafikksikkerhet

### Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikks samfunnsansvar er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen er en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk ble opprettet 1/6-1956 av Samferdselsdepartementet, etter et initiativ fra blant andre motororganisasjonene og forsikringsselskapene. Justisdepartementet og Kunnskapsdepartementet var i mange år formelt tilknyttet gjennom representasjon i styret.

Organisasjonen mottar et årlig tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. Øvrige hovedfinansieringskilder er aktivitetsmidler fra fylkeskommunene, prosjektmidler fra forsikringsnæringen og medlemsinntekter.

Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og regionkontorer i fylkene. Regionkontorene er som hovedregel lokalisert på fylkeshusene.

### **Politiet**

Politidirektoratet (POD) har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikkjeneste. I landets 12 politidistrikter utføres trafikkjenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter for trafikkjeneste. Utrykningspolitiet (UP) er et særorgan underlagt POD og utfører trafikkjeneste i hele landet.

Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst. Kontrollinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet. Politiets målsetting er å forebygge og avdekke lovovertrедelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har et særlig ansvar for kontroll av atferden til trafikantene.

Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredelsene. Politiets ATK-senter og politidistriktene har ansvar for måloppnåelse og straffesaksbehandling av ATK-sakene.

### **Helsedirektoratet**

Helsedirektoratet er et fag- og myndighetsorgan underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Når det gjelder trafikksikkerhet har Helsedirektoratet blant annet ansvar for å:

- Samle inn, kvalitetssikre og publisere data om personskader, herunder også skader fra trafikkulykker.
- Følge med på og utvikle de akuttmedisinske tjenestene sammen med kommunene og helseforetakene.
- Lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsstrategien «Sammen redder vi liv» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.
- Bistå Vegdirektoratet med å utforme krav til innholdet i førstehjelpsundervisningen i trafikalt grunnkurs.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer til førerkortforskriften vedlegg 1 – Helsekrav til førerrett.
- Gi veiledning og fortolke regelverket overfor statsforvaltere, kommuner og helsepersonell.
- Avgi uttalelse til Politidirektoratet i klager på politiets vedtak om å tilbakekalle førerretten som følge av ikke oppfylte helsekrav.
- Bistå veisektoren med å fremme trygg, aktiv transport som gåing og sykling.

### **Utdanningsdirektoratet**

Utdanningsdirektoratet er en etat for grunnskole og videregående opplæring under Kunnskapsdepartementet. Direktoratets arbeidsfelt er bredt, og spenner fra læreplaner, eksamen og analyser til regelverk, tilsyn og IKT.

En læreplan er en forskrift, og skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. Faget kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikksikkerhet. I tillegg til kravene i læreplanen må skolene oppfylle kravene i forskrift til

opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever. Disse forskriftene hjemler blant annet trafikksikkerhet og andre forebyggende tiltak. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

### **Fylkeskommunene**

Fylkeskommunene er landets største veieier, og har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det vil si ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveinettet. I tillegg har fylkeskommunene ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak, men også gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgiver.

Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver.

Fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet ulikt (jf. tabell til slutt i vedlegget). Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Detaljerte prioriteringer når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold framgår av fylkesvise handlingsprogram for fylkesveinettet. Det vises til nærmere omtale av *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid* i kapittel 17.2.

### **Kommunene**

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på sine veier. De har i tillegg ansvar for overordnet arealplanlegging, som påvirker trafikksikkerheten på flere måter - i alt fra utforming av veisystem til tilrettelegging for gang- og sykkelavstander og attraktiv kollektiv-betjening. Når det gjelder folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. Det er relativt få kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. I noen kommuner fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg. De aller fleste av kommunene er styrt etter formannskapsprinsippet. I disse fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg. Noen av de store kommunene, bl.a. Oslo og Bergen, er styrt etter den parlamentariske modellen. Oslo og Bergen har egne utvalg med politiske representanter, mens andre har lagt denne funksjonen til administrasjonen/kommunestyret. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen.

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner, og en del av kommunene er godkjent som *Trafikksikker kommune* (se nærmere omtale av *Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid* i kapittel 17.2).

### **Statens havarikommisjon for transport (SHK)**

Statens havarikommisjon (SHK) er en etat som er underlagt Samferdselsdepartementet. Deres mandat er å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, bane-, vei-, sjøfarts- og i forsvarssektoren. Formålet med SHK's uavhengige undersøkelser er å bedre sikkerheten og SHK skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHK bestemmer selv omfang og retning på sine undersøkelser.

Lovhjemlene som regulerer undersøkelsene er tilpasset hver avdelings lovverk, og vei og landforsvarsavdelingen reguleres av Vegtrafikklovens kapittel VII med tilhørende forskrift for sivile trafikkulykker, og av Forsvarsundersøkelserloven for hendelser i forsvaret. SHK har undersøkelsesplikt ved dødsulykker i forsvaret, men har ingen lovpålagt undersøkelsesplikt i veisektoren. Undersøkelse av veitrafikkulykker og uhell velges ut fra alvorlighetsgrad, potensial for økt trafikksikkerhetskunnskap, samt aktualitet i gjeldende ulykkesbilde.

Undersøkelsene avsluttes med en offentlig undersøkelsesrapport som publiseres på egen nettside [www.havarikommisjonen.no](http://www.havarikommisjonen.no). Sammen med eventuelle sikkerhetstilrådninger oversendes denne til Samferdselsdepartementet, som med bistand fra Vegtilsynet, følger opp rapporter og tilrådninger. (Statens vegvesen bisto fram til 1. september 2021)

### **Arbeidstilsynet**

Arbeidstilsynet er en statlig etat, underlagt Arbeids- og sosialdepartementet. Etaten skal bidra til å forebygge fysiske og psykiske belastninger, arbeidsrelatert sykdom og skader for å hindre utstøting fra arbeidslivet. Arbeidstilsynet har forvaltnings-, tilsyns- og informasjonsoppgaver for arbeidsmiljøloven med forskrifter.

I tilsyn kontrollerer og veileder Arbeidstilsynet at virksomhetene etterlever arbeidsmiljøregelverket og driver systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Arbeidstilsynet prioriterer tilsyn i virksomheter der det er størst risiko for at brudd på regelverket vil føre til sykdom eller skade på ansatte.

Arbeidstilsynet samarbeider med Statens vegvesen om områdene arbeidstid, teknisk sikkerhet, kjøretøyverksteder og arbeidsulykker.

Arbeidstilsynet deltar også i Tverretatlig transportkontrollgruppe sammen med Statens vegvesen, Politiet, Skatteetaten og Tolletaten.

### **Nye Veier AS**

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier samt bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre hovedveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren, og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafikksikkerhet på de strekningene med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier ønske å prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnsikkerhet. Nye Veiers portefølje omfatter i dag 530 km riksvei og

tilhørende sideveinett, som skal planlegges og bygges innen 2030. NTP 2022-2033 vil kunne medføre utvidet portefølje for selskapet.

### **Vegtilsynet**

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og skal være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett i tråd med de overordnede målsettingene regjeringen har for transportpolitikken. Vegtilsynet fører tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveinettet er ivarettatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vegtilsynet fører tilsyn med områder innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veiinfrastrukturen. Vegtilsynet skal også foreslå endringer i regelverk og ta initiativ til FoU-virksomhet og andre faglige utredninger på Vegtilsynets ansvarsområde. Samferdselsdepartementet har besluttet å overføre ansvaret for oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene på vei fra Statens vegvesen til Vegtilsynet fra og med 1. september 2021.

### **Forsikringsselskapene**

Skadeforsikringsselskapene arbeider med å forebygge og redusere skader på personer og materiell, blant annet ved å bedre trafikksikkerheten. Dette gjøres gjennom forsikringsordninger som gavner trafikksikker atferd og gjennom å være samarbeidspartner ved gjennomføring av tiltak i regi av interesseorganisasjoner og Trygg Trafikk. Samarbeidet med Trygg Trafikk skjer via prosjekter og kampanjer med følgende hovedtemaer som utgangspunkt:

- Finans Norge støtter arbeidet med barn, oppmerksomhet og sykling (BOS).
- If Skadeforsikring støtter arbeidet med riktig sikring av barn i bil.
- Gjensidige støtter arbeidet med ungdom.
- Tryg Forsikring støtter arbeidet med sikkerhet på sykkel.
- Fremtind støtter arbeidet med refleks og uoppmerksomhet.
- Eika støtter arbeidet med bl.a. sykkelopplæring i Innlandet.
- De mindre selskapene støtter arbeidet med Underveis, som er en interaktiv læringsressurs for ungdomstrinnet.

### **Interesseorganisasjoner**

Interesseorganisasjonene spiller en viktig rolle for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. De har på sine ulike områder bidratt til den positive utviklingen i tallet på drepte og hardt skadde i veitrafikken.

Følgende organisasjoner (utover Trygg Trafikk) har bidratt inn i denne tiltaksplanen:

AV-OG-TIL	AV-OG-TIL er en alkovettorganisasjon som arbeider for å redusere de negative følgene av alkoholbruk i samfunnet, og for å gjøre hverdagen tryggere for alle. AV-OG-TILs kampanjearbeid setter fokus på forskjellige situasjoner hvor alkohol kan utgjøre en ulempe eller en særlig risiko, herunder trafikk.
Fellesforbundet	Fellesforbundet er Norges største fagforbund i privat sektor og organiserer innen industrien, byggebransjen, hotell- og restaurant, transport og innen bilbransjen m.fl. Forbundet har fokus på trafikksikkerhet både for yrkessjåfører og trafikksikkerhet generelt.



KNA - Kongelig Norsk Automobilklub	KNA er Norges eldste bilorganisasjon. Organisasjonens hovedmål er å ivareta bilistenes interesser i samferdselspolitikken og sørge for best mulig vilkår for bilistene. Det betyr å ivareta trafikksikkerhet, effektiv persontransport og personlig transportøkonomi. I tillegg innehar KNA bilsportmyndigheten i Norge. Nullvisjonen inngår som et grunnfundament for alt trafikksikkerhetsarbeid i KNA.
MA-rusfri trafikk	MA-rusfri trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning og informasjonsarbeid rundt omkring i landet.
MA-Ungdom – nå Ung i trafikken	MA-Ungdom arbeider for en rusfri trafikk, og er den eneste trafikksikkerhetsorganisasjonen i Norge for ungdom. MA-Ungdom arbeider for å skape gode holdninger knyttet til rus i trafikken gjennom prosjekter, kampanjer og lokale klubber rundt om i landet.
Nei til frontkollisjoner (NtFk)	NtFk er en landsomfattende ideell og politisk uavhengig organisasjon som arbeider for å fremme trafikksikre og møtefrie veier i Norge.
NHO Transport	NHO Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for persontransport på land. Medlemsbedriftene har om lag 15 000 ansatte sjåførere, som transporterer om lag 340 millioner passasjerer hvert år. NHO Transport arbeider aktivt for å bedre trafikksikkerheten for passasjerer, sjåførere og medtrafikanter.
NHO Logistikk og Transport	NHO Logistikk og Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for godstransport. Med rundt 400 medlemsbedrifter, representerer organisasjonen speditører og transportører innenfor alle transportformer. NHO Logistikk og Transport arbeider for å bedre trafikksikkerheten og redusere antall trafikkulykker der tungtransporten er involvert.
NMCF Norsk MC-Forhandlerforening	NMCFs hovedformål er å profesjonalisere MC-bransjens faghandlere. Foreningen skal ivareta, utvikle og styrke bransjens felles interesser ved å trygge vilkårene for brukere og forhandlere.
Norges Automobil-Forbund (NAF)	NAF er en uavhengig forbruker- og interesseorganisasjon innen mobilitet, med 500 000 medlemmer. NAF er en pådriver for et mer tilgivende veisystem, og en økonomisk politikk som bidrar til en tryggere og mindre miljøbelastende kjøretøypark. NAF bidrar til tryggere og bedre trafikanter gjennom informasjon, kurs og aktiviteter for alle aldersgrupper, samt et aktivt engasjement i samarbeidet for nullvisjonen.
Norges Cykleforbund (NCF)	NCF er forbundet for all organisert sykkeltransport i Norge. Det arrangeres hvert år rundt 900 sykkelritt, hvorav 500 landeveisritt. Dette innebærer store sikkerhetsmessige utfordringer for arrangørene. NCF har faste prosedyrer og prosesser for arrangører for å opprettholde en tilfredsstillende trafikksikkerhet.
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	NLF er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for landbasert godstransport. Organisasjonens visjon er Ansvarlig transport, og et viktig strategisk mål er Trafikksikre og effektive veier. NLF fokuserer på trafikksikkerhet i alle relevante sammenhenger.

	Nullvisjonen inngår i NLFs tenkning og arbeid, og har vært et godt verktøy for å gripe tak i trafikksikkerhetsutfordringer.
Norges Trafikkskoleforbund NTSF	NTSF er et landsdekkende forbund for trafikkskoler, og har som formål å arbeide for god trafikkopplæring og å fremme trafikksikkerhet i samarbeid med offentlige myndigheter og andre organisasjoner.
Norsk Motorcykel Union (NMCU)	NMCU er den landsomfattende interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklister. NMCU har 10 000 medlemmer. NMCU er ikke en typisk trafikksikkerhetsorganisasjon, men fordi motorsyklistene møter mange utfordringer på dette området er svært mye av NMCUs virksomhet trafikksikkerhetsrelatert.
Pensjonistforbundet (Pf)	Pf er landets største organisasjon for pensjonister og har over 850 lokallag og foreninger spredt over hele landet. Pf har trafikksikkerhet og mobilitet for eldre som et svært viktig satsingsområde.
Personskadeforbundet LTN	Personskadeforbundet LTN er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for bedre trafikksikkerhet, herunder å forebygge personskader i trafikken for alle trafikantgrupper.
Skadeforebyggende forum (Skafor)	Skafor er en uavhengig medlemsorganisasjon og en sentral møteplass for skadeforebyggende arbeid i Norge. Målet er å øke kunnskapen om skader, ulykker og årsakssammenheng, og redusere antall ulykker som fører til personskader gjennom informasjon og samarbeidstiltak. Trafikksikkerhet er en viktig del av arbeidet innenfor Trygge lokalsamfunn.
Syklistenes Landsforening (SLF)	SLF er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. SLF vil bidra til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafikksikkerhet.
Trafikkforum	Trafikkforum er en organisasjon for trafikkskoler og trafikklærere, og vil bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen.
Trafikksikkerhetsforeningen (TSF)	TSF er en forening med fokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø. TSF skal synliggjøre riktige trafikksikringstiltak som understøtter nullvisjonen. TSF er opptatt av alle trafikantgruppene, og de som arbeider ute med sikringstiltak.
Ung i Trafikken – ingen venner å miste	Ung i Trafikken – ingen venner å miste, er Norges eneste trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen jobber etter nullvisjonen og målet er å forebygge drepte og hardt skadde ungdommer i trafikken. Det gjøres gjennom systematisk kunnskapsbasert arbeid, der det fokuseres på å øke bevisstheten rundt trafikale situasjoner og å styrke holdningene til aldersgruppen 16 til 26 - gjennom forebyggende kampanjer og prosjekter. Det er også 8 Ung i Trafikken-klubber som i hovedsak driver med motorsport, og da fortrinnsvis med trialkjøring.
Yrkestrafikkforbundet (YTF)	YTF er et fagforbund tilsluttet YS. Forbundet organiserer 11 500 ansatte innenfor samferdselssektoren. De største medlemsgruppene er i buss- og lastebilnæringen. Yrkestrafikkforbundet arbeider aktivt for økt trafikksikkerhet for alle, med hovedfokus på passasjerenes og sjåførenes sikkerhet.

--	--

## Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet

<p><b>Agder</b></p> <p>Trafikksikkerhetsforum ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg er det tre politiske medlemmer, en fra fylkesutvalget og to vararepresentanter. De politiske medlemmene velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, UP, Statens vegvesen, ATL, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder og Trafoen.</p>
<p><b>Innlandet</b></p> <p>Ansvaret er lagt til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU ledes av nestleder i utvalg for samferdsel. I tillegg er det fire politiske medlemmer, hvorav to velges fra opposisjon og to velges fra posisjon. Konsultative medlemmer er fylkeskommunen, Ungdommens fylkesting, Statsforvalteren, Statens vegvesen, Innlandet politidistrikt og Trygg Trafikk.</p>
<p><b>Møre og Romsdal</b></p> <p>Trafikksikkerhetsansvaret er lagt til Samferdselsutvalget. Det er opprettet en administrativ faggruppe som ledes av vegavdelinga som koordinerer partene i trafikksikkerhetsarbeidet bestående av politiet, UP, ATL, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og utdanningsavdelingen.</p>
<p><b>Nordland</b></p> <p>FTU ledes av Fylkesråd for samferdsel. I tillegg velges to medlemmer fra fylkestinget, som velges av fylkesrådet. Konsultative medlemmer er Nordland politidistrikt, fylkeskommunen, MIND-senteret, Ungdommens fylkesting, Råd for personer med funksjonsnedsettelse, Eldrerådet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen.</p>
<p><b>Rogaland</b></p> <p>Ansvaret er lagt til Samferdselsutvalget. I tillegg er det opprettet et Fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som er et rådgivende organ for Samferdselsutvalget i trafikksikkerhetssaker. Utvalget er politisk sammensatt av fem medlemmer. Trygg Trafikk fungerer som del av sekretariatet for FTU. I tillegg møter politiet og Statens vegvesen som rådgivende organer. Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet i form av prioritering av tiltak og besvarelser av publikumshenvendelser er primært lagt til seksjon for Forvaltning.</p>
<p><b>Troms og Finnmark</b></p> <p>FTUs leder er Fylkesråd for samferdsel. I tillegg velges to medlemmer fra fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Troms/Finnmark politidistrikt, UP, fylkeskommunens administrasjon og Ungdommens fylkesråd.</p>
<p><b>Trøndelag</b></p> <p>Ansvaret er lagt til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU ledes av leder i utvalg for transport. I tillegg er det seks medlemmer hvor tre velges fra utvalg for vei og utvalg for transport, og minst ett medlem skal velges fra utvalg for utdanning. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Statsforvalteren, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, UP, Statens vegvesen, ATL og NLF.</p>

**Vestfold og Telemark**

Ansvar er lagt til Fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av 5 fylkespolitikere hvorav leder av utvalget er nestleder i utvalg for samferdsel. Tre av de politiske medlemmene er i Hovedutvalg for samferdsel, 1 er i Hovedutvalg for utdanning og kompetanse, 1 er i Hovedutvalg for kultur, folkehelse, tannhelse og idrett. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statsforvalteren, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, UP, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, fylkeskommunens administrasjon.

**Vestland**

Ansvar er lagt til trafikktryggingsutvalet (FTU). Utvalget er sammensatt av sju fylkespolitikere hvor leder av utvalget er leder i hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO). I tillegg er det seks medlemmer, hvor tre er fra SAMO og tre er fra hvert av de andre hovedutvalgene. På papiret har Vestland gått bort fra ordningen med rådgivende/konsultative medlemmer, fordi det etter fylkeskommunen sin vurdering ikke er hjemmel for dette i kommuneloven. En rådgivende gruppe er knyttet til utvalget, og har i praksis den samme funksjon som rådgivende medlemmer. I denne gruppen sitter representanter for Vest politidistrikt/UP (samme representant), Trygg Trafikk, fylkeskommunen (bredt representert), Vestland ungdomsutval, Statens vegvesen, Skyss og ATL.

**Viken**

Viken fylkeskommune har en parlamentarisk styreform. Viken fylkeskommune er i gang med å etablere en ny samhandlingsmodell for trafiksikkerhet. Samarbeidet med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, UP og politiet opprettholdes, samtidig som kommuneregionene knyttes tettere til det regionale trafiksikkerhetsarbeidet. Det er startet opp et trafiksikkerhetsutvalg for Viken, hvor disse er representert. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafiksikkerhetstiltak. Det er også etablert et administrativt fagnettverk for mobilitet og trafiksikkerhet

## Vedlegg 4 - Oversikt over oppfølgingstiltakene

### INNSATSOMRÅDER (del II)

#### Fart (kapittel 4)

1. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, benytte regionale fartsdata til ytterligere kunnskapsbasert fartskontrollvirksomhet.
2. Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveier som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.
3. Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en helhetlig strategi og plan for mer effektiv bruk av ATK.
4. Politiet vil effektivisere saksbehandlingen av ATK, og arbeide for digital utsendelse og mottak av bøter.
5. Fylkeskommunene vil starte arbeidet med å kartlegge bruken av fartsgrensene 60 km/t og 90 km/t for å sikre at fylkesveiene er skiltet i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier.
6. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale fartskampanjen «Hold fartsgrensen – for oss alle».

#### Rus (kapittel 5)

7. Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkontroller.
8. Politiet vil innskjerpe rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker.
9. MA - Rusfri Trafikk vil arbeide for at Tolletaten gis mulighet til å teste førere for ruspåvirkning.
10. Statens vegvesen vil gjøre en vurdering av om gjeldende påbud om alkohol i buss skal foreslås utvidet til også å gjelde drosje.
11. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i Rusforum, utrede muligheten for implementering av alkohol som et alternativ til tap av førerretten for promilledømte.
12. MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i Rusforum, gjennomføre et forprosjekt som vurderer implementering av alkohol som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.
13. Av-og-til vil i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.
14. Ung i Trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandretstillingen *DeathTrip on the Road*.
15. Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt Program mot ruspåvirket kjøring.
16. Kriminalomsorgen vil utarbeide et faglig innhold om ruspåvirket kjøring tilpasset domfelte som gjennomfører straff med elektronisk kontroll.
17. Politiet (UP) vil utarbeide et kunnskapsgrunnlag om bruk av obligatoriske kurs for å få tilbake førerretten.

18. Politiet vil, i tråd med "Forebygging som politiets hovedstrategi", se på mulighet for å innføre nye rutiner for mer systematisk bruk av samtaler med rusførere med veiledning bl.a. om muligheter for hjelp til å unngå gjentakende ruskjøring.
19. MA - Rusfri Trafikk vil sammen med MHF i Sverige gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring gjennom tre år.
20. Oslo universitetssykehus skal gjennomføre en veikantundersøkelse for å kartlegge omfanget av ruspåvirkning i trafikken.
21. Oslo universitetssykehus vil gjennomføre en nasjonal studie av rus blant skadde trafikanter innlagt på sykehus. Politiet vil innskjerpe rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker.

### **Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn (kapittel 6)**

22. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen ferdigstille nye retningslinjer for legeærklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.
23. Statens vegvesen vil utarbeide en oppdatert temaanalyse om manglende bruk av bilbelte, basert på data fra UAG.
24. Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse om feilsikring, basert på blant annet funn fra UAG.
25. **(Videreføring av bussbeltekampanjen – Tas med i den endelige utgaven dersom det høsten 2021 besluttes at kampanjen skal videreføres)**
26. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil, herunder også informere om viktigheten av bakovervendt sikring for aldersgruppen 1 - 3 år.
27. Trygg Trafikk vil i samarbeid med politiet gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn annet hvert år.
28. Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.
29. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

### **Uoppmerksomhet (kapittel 7)**

30. Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller spesielt rettet mot mobilbruk.
31. Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange i aldersgruppen opp til 26 år som blir bøtelagt for mobilbruk. Dette skal synliggjøres gjennom ulike virkemidler på sosial medier og i pressemeldinger.
32. Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.
33. Trygg Trafikk vil utvikle og gjennomføre en årlig digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til ny teknologi i bil.
34. Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.

35. Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.
36. Norsk Lastebileier-Forbund (NLF) vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom programmene *Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* og gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.
37. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering.

### **Barn 0 – 14 år** (kapittel 8)

38. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, videreutvikle Barnas Trafikkklubb og arbeide for at flere barnehager og skoler tar klubben i bruk.
39. Trygg Trafikk vil videreutvikle innholdet i kurset Barnehagen i trafikken i tråd med rammeplanen og arrangere kurs for barnehageansatte.
40. Trygg Trafikk vil oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs.
41. NAF vil fortsette distribusjonen av NAFFENS trafikkboks til storebarnsavdelingene i landets barnehager.
42. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmaterieell til grunnskolen i tråd med læreplanverket, som også kan brukes i SFO.
43. Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund og Syklistenes Landsforening vil drifte og videreutvikle læringsportalen sykkeldyktig.no.
44. Trygg Trafikk vil iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling inn i trafikk- og sykkelopplæringen.
45. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for grunnskolelærerutdanningen og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.
46. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafiksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
47. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes.
48. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.
49. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge.
50. Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafiksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom *Hjertesonearbeid*.
51. Statens vegvesen vil forvalte tilskuddsordningen for *tryggere skoleveier og nærmiljøer*, i nært samarbeide med fylkeskommunene og Trygg Trafikk.
52. Hjertesonenettverket vil støtte kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med etablering av Hjertesoner ved å dele gode eksempler og informere blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet.
53. Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen Trafiksikker kommune, bistå kommuner slik at trafiksikkerhet ivaretas i barnehagenes og skolenes planverk.

## Ungdom og unge førere (kapittel 9)

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

## Eldre trafikanter (kapittel 10)

67. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
68. Statens vegvesen vil videreutvikle *Bilfører 65+* med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Det vil bli vurdert å øke det digitale tilbudet som et supplement til de fysiske kursene.
69. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.



70. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale eldrerådene.

### **Gående og syklende** (kapittel 11)

71. Fylkeskommunene vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag XX km av fylkesveinettet, hvorav om lag XX km i byer og tettsteder.
72. Statens vegvesen vil i perioden 2022-2027 tilrettelegge for gående og syklende på om lag XX km i tilknytning til riksveinettet, hvorav XX km i byer og tettsteder.
73. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.
74. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
75. Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.
76. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig digital sykkelhjelmkampanje.
77. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen Synlig syklist.
78. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.
79. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med Refleksdagen, og gjennomføre årlige reflekstellinger.
80. Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utrede et forslag om innstramming av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre småelektriske kjøretøy.
81. Statens vegvesen vil gjennomføre en ny kampanje om samspill i trafikken, inkludert samspill mellom elsparkesykler og andre trafikkanter.

### **Motorsykkel og moped** (kapittel 12)

82. Statens vegvesen vil lede et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.
83. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker.
84. Statens vegvesen vil i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører utarbeide en gjennomføringsplan for moped- og MC-tiltak basert på blant annet tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.
85. Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.
86. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.

87. Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.
88. NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og råd om hvordan man skal kjøre.
89. Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske førere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, f.eks. ved at de får informasjon når de ankommer landet.
90. NMCU vil i samarbeid med Statens vegvesen iverksette tiltak rettet mot MC-førere i gruppen 45 – 54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.
91. NAF vil videreføre «Sikker på MC», et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne MC-førere med fokus på gode kjørestrategier.
92. NMCU vil i samarbeid med veieierne ta initiativ til, og delta på, veibefaringer og tema-inspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for MC.

### **Godstransport på vei** (kapittel 13)

93. Statens vegvesen vil med bakgrunn i dagens regelverk og sammen med relevante bransjeorganisasjoner, tydeliggjøre aktørenes plikter fra en transport planlegges, iverksettes, gjennomføres og avsluttes, og som skal være tilgjengelig uavhengig av transportens nasjonalitet.
94. Statens vegvesen vil, i samarbeid med transportbransjen, se på mulighet for å videre-utvikle god transportplanlegging som gjenspeiles i transportavtaler som ikke kan påvirke sjåførenes selvstendighet og ansvar for trafikksikkerhet.
95. Arbeidstilsynet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, utrede mulighet for etablering av et regelverk som fastsetter medvirkningsplikter for bestillere av transporttjenester, og som blant annet vil omfatte et medvirkningsansvar for ivaretagelse av sjåførers helse-, miljø og sikkerhet.
96. Statens vegvesen vil videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer*, herunder også oppdatere *Truckers guide*.
97. Statens vegvesen vil styrke kontrollinnsatsen gjennom bruk av ny teknologi.
98. Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
99. Statens vegvesen vil jobbe med å få på plass en egen forskrift om utvidet lagringstid ved behandling av personopplysninger til målretting og gjennomføring av kontroll.
100. Norges Lastebileier-Forbund vil, i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring.
101. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
102. 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.

## Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 14)

103. Statens vegvesen og Nye Veier vil i planperioden til sammen bygge XX km nye møtefrie riksveier, hvorav om lag XX km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag XX km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk.
104. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres.
105. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltet.
106. Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier, med en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillende minstestandarden for utforkjøringsulykker som beskrevet i NTP 2022-2033.
107. Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
108. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monterings-arbeidet.

## Drift og vedlikehold (kapittel 15)

109. Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til krav i revidert vegsikkerhetsforskrift.
110. Nye Veier AS vil i forbindelse med registrering av alle uønskede hendelser på sitt veinett videreutvikle dette til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene.
111. Statens vegvesen vil utvikle nye måter å bruke tilgjengelige kunnskaps- og datakilder for å prioritere trafikksikkerhet i de løpende driftsoppgavene og i gjennomføring av vedlikehold.
112. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker der forhold knyttet til drift og vedlikehold av veinettet er vurdert som medvirkende.
113. Statens vegvesen vil implementere applikasjonen «TS-inspeksjon».
114. Statens vegvesen vil innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor i etatens veiledere for veioppmerking.
115. Yrkestrafikkforbundet (YTF) vil etablere en ordning der yrkessjåfører gis anledning til å evaluere vintervedlikeholdet.
116. Statens vegvesen vil forbedre samhandling mellom VTS og veieiere/veieieres entreprenører for systematisk oppfølging av innmeldte forhold som påvirker trafikksikkerheten.
117. Statens vegvesen vil evaluere og revidere håndbok *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier*.

## Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kapittel 16)

118. Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i NTP-gjennomføringsplanen for 2022-2027.
119. Statens vegvesen vil utarbeide standardkrav for kommunikasjonsinfrastruktur langs

- veinettet.
120. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.
  121. Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler.
  122. Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.
  123. Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi.
  124. Nord universitet vil ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering.
  125. Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen.
  126. Statens vegvesen vil sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner.
  127. Statens vegvesen deltar i det internasjonale arbeidet med krav til nye kjøretøyer.
  128. Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafiksikkerhet.

### **Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter** (kapittel 17)

129. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafiksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafiksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafiksikkerhetsplaner per 1/1-2026.
130. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene utarbeide en ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafiksikkerhetsplaner.
131. Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafiksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafiksikkerhet inn mot sine grupper.
132. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
133. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafiksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
134. Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafiksikkerhet inn mot sine grupper.
135. Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafiksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.
136. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
137. Statens vegvesen vil gjennom prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* arbeide for at alle ansatte skal ha et bevisst forhold til eget bidrag til nullvisjonen.
138. Storbykommunene vil bidra til at trafiksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for

byområder som er aktuelle for byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet. Storbykommunene skal bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

139. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene der det enten er inngått-, eller arbeides med sikte på å inngå byvekstavtaler. Et viktig formål vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavtalene.
140. Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*.
141. Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk utvikle veiledningsmaterieell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.
142. Norges Lastebileier-Forbund vil videreutvikle kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.

### Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 18)

143. Statens vegvesen vil lede et tverretatlig forum som skal vurdere framtidig kunnskapsbehov innen trafikksikkerhet. Forumet vil være en videreføring av forumet opprettet i 2018, men basert på et justert mandat.
144. Statens vegvesen vil etablere et FoU-program innenfor trafikksikkerhet. Programmet gjennomføres i perioden 2022-2025.
145. Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet samt elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen.
146. Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil bidra i *Fyrtårnprosjektet* som er etablert i regi av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og som har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter trafikkulykker. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
147. Trygg Trafikk vil i samarbeid med UIO igangsette et prosjekt for å få oversikt over omfanget av uføre etter trafikkulykker. **(Ikke endelig avklart)**
148. Statens vegvesen vil legge til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform, med sikre og automatiserte prosesser for informasjonsflyt mot ulykkesregisteret TRULS og politiet.
149. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av modellverktøy for beregning av risiko og skadekostnader langs en veilinje.
150. Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av beregningsverktøyet Skost, som både omfatter riksveier og fylkesveier.
151. Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle beregningsverktøyet TSeffekt.

## ØVRIGE OMRÅDER (del III)

### Straff og førerrett (kapittel 19)

**Bedre skadebehandling** (kapittel 20)

152. Helsedirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen «Sammen redder vi liv» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

**Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn** (kapittel 21)

153. Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafikksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.
154. Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en begrepsoversikt med ordvalg og forklaring som utgangspunkt for bruk i trafikkopplæringen.
155. Nord universitet vil utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning i tråd med Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåfører.

**Arbeid på og ved vei** (kapittel 22)

156. Statens vegvesen vil gjennomføre en helhetlig vurdering av gjennomføring av arbeidsvarsling på høyhastighetsveier i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
157. Statens vegvesen vil utrede nye løsninger for bedre varsling av arbeid på og ved vei rettet mot myke trafikanter
158. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 500 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter, med spesielt fokus på gående og syklende.



