



Utkast til uttalelse (16.10.2017)

Nasjonal tiltaksplan

for trafiksikkerhet på veg

2018-2021

Forord

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke interesseorganisasjoner gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategiplan 2018-2021, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

Regionreformen ventes å medføre vesentlige endringer i arbeidsfordelingen mellom Statens vegvesen og fylkene/regionene. I denne planen har vi valgt å forholde oss til dagens arbeidsfordeling, med mindre det er tatt en endelig beslutning om endringer.

Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Sigurd Løtveit, Vegdirektoratet (leder)
Lise Fauskanger Ådlandsvik, Hordaland fylkeskommune
Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen kommune
Terje Oksnes, Utrykningspolitiet
Tone Figenschou Sandvik, Helsedirektoratet
Frode Midtgård, Utdanningsdirektoratet
Tori Grytli, Trygg Trafikk
Miriam Kvanvik, Trygg Trafikk
Yngvild Munch-Olsen, Vegdirektoratet
Torbjørn Tronsmoen, Vegdirektoratet
Mette Hendbukt, Vegdirektoratet

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av:

Bjørne Grimsrud, Vegdirektoratet (leder)
Gro Ryghseter Solberg, Samferdselssjef i Buskerud fylkeskommune
Runar Karlsen, Utrykningspolitiet
Jakob Linhave, Helsedirektoratet
Jan Johansen, Trygg Trafikk
Guro Raner, Vegdirektoratet

Innhold

Forord	2
Innledning	7
1. Visjon, mål og oppfølging	10
1.1 Målhierarki	10
1.2 Nullvisjonen	11
1.3 Etappemål.....	12
1.4 Tilstandsmål.....	13
1.5 Oppfølging av tiltaksplanen.....	15
2. Kunnskapsgrunnlag	16
2.1 Ulykkesutviklingen.....	16
2.2 Ulykkesutviklingen i Norge i et internasjonalt perspektiv.....	18
2.3 Kilder til kunnskap	19
2.3.1 Ulykkesregistre	19
2.3.2 Politiets etterforskning og studier om dødsulykker	20
2.3.3 Ulykkesanalyser	20
2.3.4 FoU innen trafiksikkerhet	20
2.3.5 Kunnskap om virkninger av tiltak	21
2.3.6 Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker.....	21
3. Politiske føringer	22
3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	22
3.2 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.....	24
4. Risikoatferd i trafikken	28
4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak for å redusere risikoatferd i trafikken	28
4.2 Innsatsområde – Fart	28
4.2.1 Tilstandsmål.....	28
4.2.2 Tiltak rettet mot fart.....	30
4.3 Innsatsområde – Rus	32
4.3.1 Tilstandsmål.....	32
4.3.2 Tiltak rettet mot rus	33
4.4 Innsatsområde – Bilbelte/sikring av barn i bil.....	35
4.4.1 Tilstandsmål.....	35
4.4.2 Tiltak rettet mot bruk av bilbelte og sikring av barn i bil	38
4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoatferd som vil bli prioritert	39

4.5.1 Tiltak for å redusere omfanget av uoppmerksomhet i trafikken	39
4.5.2 Etterforskning og straffesaksbehandling ved (ulovlig) risikoatferd i trafikken	40
5. Befolkningsgrupper	41
5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte befolkningsgrupper	41
5.2 Innsatsområde – Barn (0-14 år).....	43
5.2.1 Tilstandsmål.....	43
5.2.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen	44
5.2.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen	45
5.2.4 Tiltak for trygg skoleveg og skoleskysst	45
5.2.5 Tiltak rettet mot trafiksikkerhetsplaner og rutiner i barnehager og skoler	47
5.3 Innsatsområde – Ungdom og unge førere	48
5.3.1 Tilstandsmål.....	48
5.3.2 Tiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og i videregående skole	48
5.3.3 Tiltak rettet mot føreropplæringen og unge bilførere	49
5.4 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	51
5.4.1 Tilstandsmål.....	51
5.4.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter	51
5.4.3 Tiltak innen førerrett	52
5.4.4 Tiltak for universell utforming.....	53
5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot spesielle befolkningsgrupper	53
5.5.1 Tiltak rettet mot trafikanter med en annen trafikkultur	53
5.5.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet	55
6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper	56
6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/ kjøretøygrupper.....	56
6.2 Innsatsområde – Gående og syklende	58
6.2.1 Tilstandsmål.....	58
6.2.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.....	60
6.2.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende.....	61
6.3 Innsatsområde – Motorsykkel og moped	62
6.3.1 Tilstandsmål.....	62
6.3.2 Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere	63
6.4 Innsatsområde – Transport med tunge kjøretøyer	65
6.4.1 Tilstandsmål.....	65
6.4.2 Tiltak rettet mot transport med tunge kjøretøyer	66
6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper	69
6.5.1 ATV	69

7. Trafikksikre veger	70
7.1 Grunnlag for prioritering av målrettede tiltak for trafikksikre veger	70
7.2 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker	71
7.2.1 Tilstandsmål.....	71
7.2.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker	72
7.2.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker	73
7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger	74
7.3.1 Tiltak for økt sikkerhet i tunneler	74
7.3.2 Tiltak for oppfølging av <i>vegsikkerhetsforskriften</i>	75
7.3.3 Drift og vedlikehold	76
8. Intelligente transportsystemer (ITS)	77
8.1 Grunnlag for prioritering av ITS-tiltak	77
8.2 Innsatsområde - Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy	77
8.2.1 Tilstandsmål.....	77
8.2.2 Tiltak for effektiv datautveksling mellom kjøretøy, infrastruktur og vegtrafikksentral.....	78
8.2.3 Tiltak for tilrettelegging for automatiserte kjøretøy	78
8.3 Innsatsområde - Kjøretøyteknologi.....	80
8.3.1 Tilstandsmål.....	80
8.3.2 Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafikksikkerhetseffekt	81
9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	83
9.1 Prioritering av organisatoriske tiltak i offentlig og privat sektor	83
9.2 Innsatsområde – Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	83
9.2.1 Tilstandsmål.....	83
9.2.2 Tiltak for oppfølging av Barnas transportplan.....	84
9.2.3 Tiltak for oppfølging av regionale og kommunale planer og avtaler	84
9.2.4 Tiltak for godkjenningsordninger for kommuner og fylkeskommuner	86
9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert.....	88
9.3.1 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter	88
10. Skadebehandling	90
11. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	91
Vedlegg 1 – Fylkesvise målkurver	92
Vedlegg 2 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet	99
Vedlegg 3 – Oversikt over oppfølgingstiltakene	100

Innledning

Regjeringens mål og satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i *Meld. St 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* og i *Meld. St 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP). Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. I NTP er det satt et etappemål for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2012-2015.

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 veg. Tiltaksplanen skal gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde.*»

Videre står det at: «*Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.*»

Dette er femte gang det utarbeides en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I tiltaksplanen for 2018-2021 er det totalt 113 ulike tiltak, som vil bli fulgt opp gjennom planperioden, og bak disse står en lang rekke ulike aktører. Dette gjelder Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene, syv storbykommuner¹ og en rekke ulike interesseorganisasjoner.

Tiltaksplanen består av to hoveddeler. Del I (kapitlene 1 - 3) omhandler mål for trafikksikkerhetsarbeidet, hovedtrekk i ulykkesutviklingen, oversikt over kilder til relevant kunnskap og en oppsummering av politiske føringer gitt gjennom *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet* og *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029*.

Del II viser hvilke trafikksikkerhetstiltak de ulike aktørene vil gjennomføre i planperioden. Hovedinndelingen er innenfor *Risikoatferd i trafikken* (kap. 4), *Befolkningsgrupper* (kap. 5), *Trafikantgrupper/kjøretøygrupper* (kap. 6), *Trafikksikre veger* (kap. 7), *Intelligente transportsystemer (ITS)* (kap. 8), *Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor* (kap. 9), *Skadebehandling* (kap. 10) og *Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget* (kap. 11).

Det er valgt ut 13 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Det gjelder *Fart* (kap. 4.2), *Rus* (kap. 4.3), *Bilbelte/sikring av barn i bil* (kap. 4.4) *Barn (0-14 år)* (kap. 5.2), *Ungdom og unge førere* (kap. 5.3), *Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse* (kap. 5.4), *Gående og syklende* (kap. 6.2), *Motorsykkel og moped* (kap. 6.3), *Transport med tunge kjøretøyer* (kap. 6.4), *Møteulykker og utforkjøringsulykker* (kap. 7.2), *Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy* (kap. 8.2), *Kjøretøyteknologi* (kap. 8.3) og *Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner* (kap. 9.2). Innenfor hvert innsatsområde er det satt mål for tilstandsutviklingen og i tillegg gitt en opplisting av tiltak som planlegges gjennomført i planperioden for å nå tilstandsmålene. Innsatsområdene er valgt, enten fordi det ved gjennomføring av målrettede tiltak er et stort potensiale for redusert antall drepte og hardt skadde, eller fordi det er et område som det er knyttet særlig stor politisk interesse til.

¹ Oslo, Bærum, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø

Innsatsområdene dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, og i all hovedsak er dette områder som også var sentrale i tiltaksplanen for 2014-2017. Men for å komme videre 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. Enkelte av hovedkapitlene er derfor supplert med temaområder utover de 13 innsatsområdene, og som det ikke er knyttet tilstandsmål til. Dette gjelder: *Uoppmerksomhet* (kap. 4.5.1), *Etterforskning og straffesaksbehandling* (kap. 4.5.2), *Trafikanter med en annen trafikkultur* (kap. 5.5.1), *Førere med særlig høy risikovillighet* (kap. 5.5.2), *ATV* (kap. 6.5.1), *Sikkerhet i tunneler* (kap. 7.3.1), *Vegsikkerhetsforskriften* (kap. 7.3.2), *Drift og vedlikehold* (kap. 7.3.3) og *Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter* (kap. 9.3.1).

Det er tre vedlegg til tiltaksplanen. I vedlegg 1 er det nasjonale etappemålet for utviklingen i drepte og hardt skadde brutt ned på fylkesnivå, og det er vist fylkesvise målkurver. Vedlegg 2 gir en oversikt over hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er organisert, med en gjennomgang av de ulike aktørenes roller. I vedlegg 3 er alle *oppfølgningstiltakene* i planen vist samlet.

[I dette utkastet av tiltaksplanen inngår ikke kapittel 11 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget og vedlegg 2 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Disse delene vil bli tatt med i den endelige utgaven av planen.]

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med de ulike aktørenes interne styringsdokumenter. Dette gjelder i første rekke:

- Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)
- Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019
- Trygg Trafikks Strategiplan 2018-2021
- Fylkeskommunale styringsdokumenter (for eksempel handlingsprogram for fylkesvegnettet og fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner)
- Kommunale trafikksikkerhetsplaner for de syv storbykommunene

Del I – Mål og grunnlag for tiltak

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.
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Etappemålet er hentet fra Nasjonal transportplan for 2018-2029, og viser Stortingets ambisjonsnivå 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. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder. De fleste målene gjelder for år 2022 eller samlet for perioden 2018-2021, og ambisjonsnivået er satt slik at dersom målene nås, kan vi forvente å være på rett kurs i forhold til etappemålet for 2030. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4. En nærmere beskrivelse er gitt i den innledende omtalen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II.
- **Tiltak** - Tiltakene som skal gjennomføres i fireårsperioden er beskrevet i dokumentets del II (kapitlene 4 – 11). Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av hvilke tiltak 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*». Se omtale av hvordan tiltaksplanen vil bli fulgt opp i kapittel 1.5.



1.2 Nullvisjonen

I forbindelse med behandlingen av *St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011* vedtok Stortinget «en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade».

Ved Stortingets behandling av *St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019* ble det besluttet at nullvisjonens ordlyd skulle endres, fra en visjon om *ingen drepte og ingen varig skadde* til en visjon om *ingen drepte og ingen hardt skadde*. Endringen har sammenheng med at «varig skadd» ikke er et begrep i ulykkesstatistikken, mens tallet på «hardt skadde» kan hentes fra Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk over vegtrafikkulykker.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det fastsatt tre hovedmål for transportpolitikken. Blant disse er hovedmålet for transportsikkerhet – **Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen**. Dette innebærer at det målrettede arbeidet med å utvikle et transportsystem i samsvar med nullvisjonen skal videreføres de kommende 12 årene.

Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

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 vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

Ansvar

Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, 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 vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

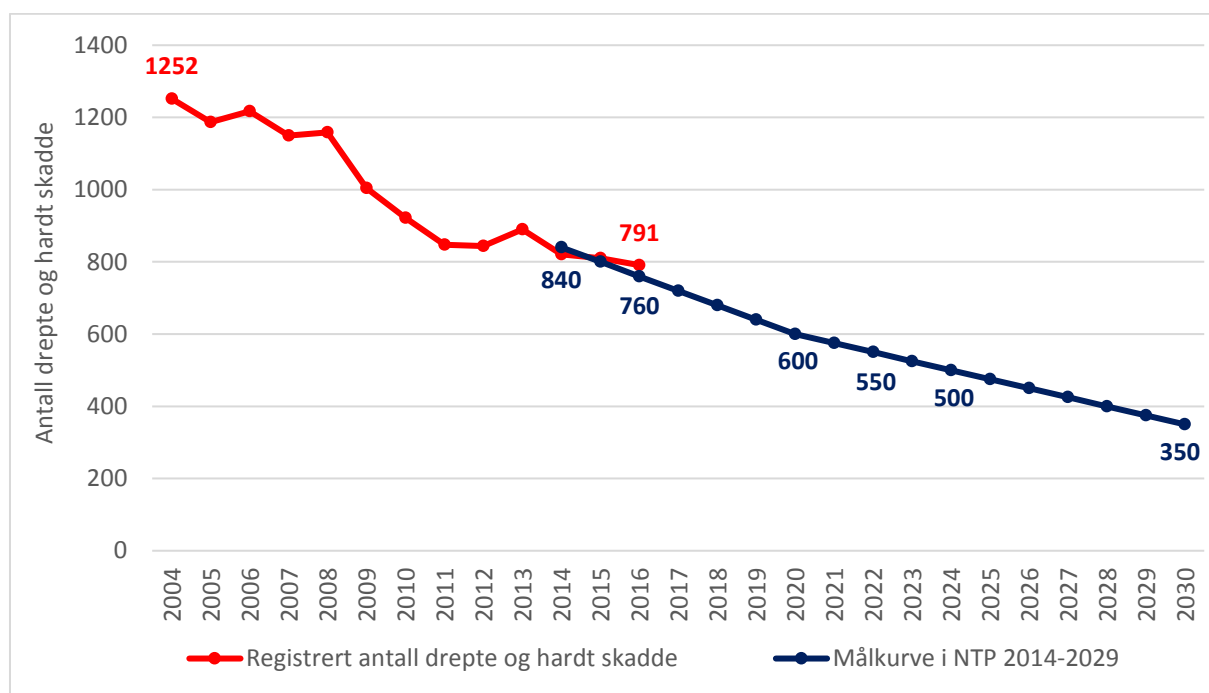
1.3 Etappemål

Gjennom Stortingets behandling av NTP 2014-2023 ble det fastsatt et mål om at det maksimalt skulle være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024. Stortingsmeldingen om NTP viste en målkurve for utviklingen fram til 2024, som tok utgangspunkt i en forventning om 840 drepte og hardt skadde i 2014.

I Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029 er det fastsatt et nytt etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket er en reduksjon med om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2012-2015. Målet for 2024 beholdes som et delmål. Det innebærer at målkurven i NTP 2014-2023 forlenges til 2030. Målkurven forutsetter en reduksjon med 40 drepte og hardt skadde hvert år fram til 2020, og en reduksjon med 25 drepte og hardt skadde hvert år fra 2020 til 2030.

I kapittel 3 er det gitt en oppsummering av regjeringens viktigste satsinger i arbeidet med å nå etappemålet for trafiksikkerhet.

Figur 1.1 viser at det var 791 drepte og hardt skadde i 2016, hvilket er 31 flere enn en utvikling i samsvar med målkurven. I 2022, dvs året etter at tiltakene i tiltaksplanen skal være gjennomført, bør det etter målkurven maksimalt være 550 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Figuren viser at vi etter 2011 har hatt en langt dårligere progresjon enn det som er nødvendig de kommende årene. Tiltakene som gjennomføres i planperioden må med andre ord gi oss en markant reduksjon i drepte og hardt skadde for at vi skal ligge i rute med gjeldende etappemål.



Figur 1.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2030

I vedlegg 1 er det nasjonale etappemålet i figur 1.1 brutt ned på fylkesnivå.

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 knyttet et mål for tilstandsutviklingen fram til 2022 (måлиндikatorer).
- Indikatorer som vil bli brukt for å synliggjøre en utvikling, men der det ikke settes mål for tilstanden i 2022 (utdypende indikatorer).

Det er valgt en eller flere *måлиндikatorer* innenfor hvert av de 13 innsatsområdene. 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 måлиндikatorerne skal fange opp de mest sentrale tilstandsendingene 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 trafikksikkerhetseffekt, bare i begrenset grad bidrar til at vi når tilstandsmålene.

De *utdypende indikatorene* er ikke tatt med i tabell 1.1, men er listet opp under beskrivelsen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II. Disse indikatorene dreier seg i stor grad om en underoppldeling/detaljering av måлиндikatorerne.

Tabell 1.1 - Oversikt over måлиндikatorer med tilhørende tilstandsmål

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøyer	96,7 % (2016)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	54 % (2016)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøyer som bruker bilbelte	81,0 % (2016)	95 % (2022)
Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	2 (2016)	0 (minst ett år i 2018-2021)
Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd		- 30 % ^A
Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd		- 30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd		- 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Tabell 1.1 (forts.) - Oversikt over måлиндikatorer med tilhørende tilstandsmål

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 265 km på riksveg (2018-2023) ^A XX^B km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklistene som bruker sykkelhjelm	57,7 % (2016)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	39 % (2016)	50 % (2022)
Motorsykel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere		- 30 % ^C
Transport med tunge kjøretøyer (kapittel 6.4)	Andel tunge kjøretøyer uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud	77,0 % (2016)	XX^B (2022)
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	48,8 % pr 1/1-2017	XX^B pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ^{A, D}
Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems (AEB)</i>	14,4 % (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistene (fotgjenger-AEB)	14,4 % (2017)	25 % (2022)
Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	43 pr 6/10-2017	125 pr 1/1-2022

^A Vi velger å bruke tall for seksårsperioden 2018-2023 for å få samsvar med tall i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 (2029)

^B Tall vil foreligge i den endelige utgaven av tiltaksplanen

^C Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

^D Samlet behov for utbedring er 5700 km

I tillegg til tilstandsmålene i tabellen, vil innsatsen innenfor samvirkende ITS/selvkjørende kjøretøyer (kapittel 8.2) bli målt opp mot følgende målsetting: «Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og selvkjørende kjøretøyer inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.»

1.5 Oppfølging av tiltaksplanen

Det legges til grunn at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* vil bli fulgt opp på tilsvarende måte som tiltaksplanen for 2014-2017. Det innebærer at det hvert år i juni avholdes en «*resultatkonferanse*» der det blir redegjort for trafikksikkerhetsutviklingen det foregående året. I tillegg vil det bli gitt en faglig oppdatering innenfor tema av særlig betydning for trafikksikkerheten.

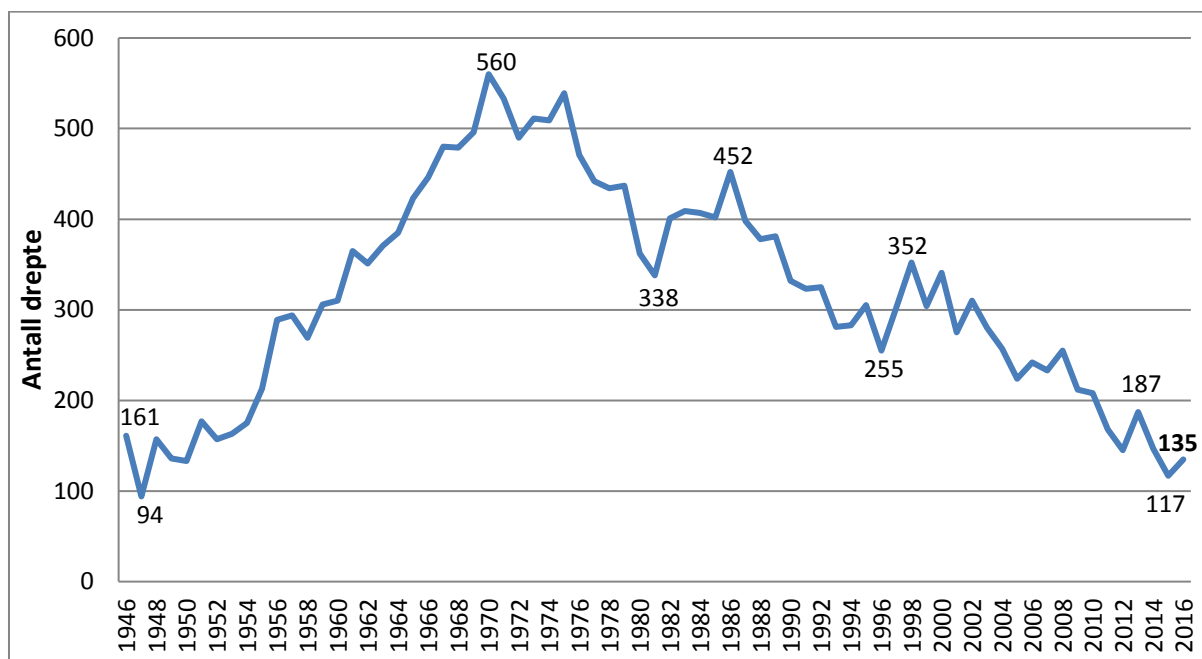
Til resultatkonferansene vil det hvert år bli utarbeidet en rapport som viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet (jf. kapittel 1.3) og tilstandsmålene (jf. tabell 1.1 i kapittel 1.4). Rapportene vil også vise utviklingen for de *utdypende indikatorene* (jf. kapittel 1.4). I tillegg vil det bli utarbeidet egne rapporter som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene som er beskrevet i dokumentets del II. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.

2. Kunnskapsgrunnlag

2.1 Ulykkesutviklingen

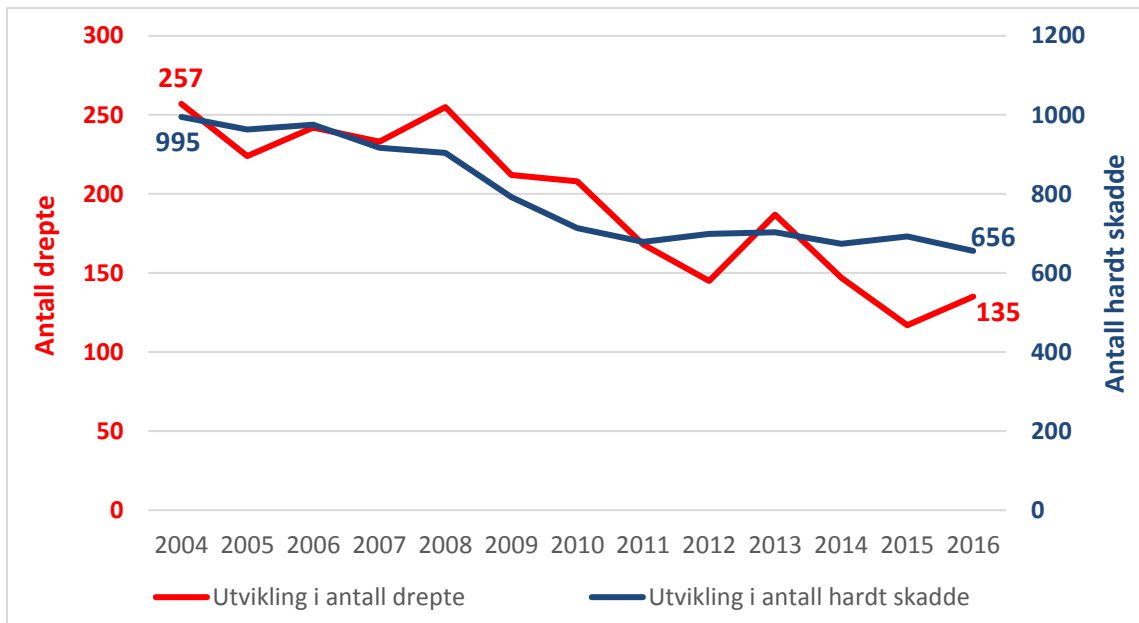
Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet for alvor kom i gang rundt 1970 har det vært en klar reduksjon i tallet på omkomne i vegtrafikken. Figur 2.1 viser at antall drepte er redusert fra 560 til 135. Dette til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte km per år) er mer enn tre ganger høyere enn i 1970. Dette viser med all mulig tydelighet at et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. I tillegg til at det har vært utført et langsiktig og systematisk arbeid for bedre trafikantatferd og sikrere vegger, har den teknologiske utviklingen bidratt til at vi har fått en langt sikrere kjøretøypark.

Foreløpige tall for årets ni første måneder viser at vi ligger an til å ende opp med om lag 100 drepte i 2017. Dette vil i så fall være det laveste antall drepte i vegtrafikken på 70 år!



Figur 2.1 – Utvikling i antall drepte

Etappemålet for trafikksikkerhet gjelder summen av drepte og hardt skadde (jf. kapittel 1.3). Av totalt 791 drepte og hardt skadde i 2016 var det 135 drepte og 656 hardt skadde. Figur 2.2 viser at det etter 2010 har vært en betydelig dårligere progresjon for hardt skadde enn for drepte. En videreføring av utviklingen de senere årene vil føre til at gapet mellom det politiske ambisjonsnivået, illustrert ved målkurven, og registrert antall drepte og hardt skadde, vil øke raskt (jf. figur 1.1 i kapittel 1.3)



Figur 2.2 - Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde

Utviklingen i ulykkesbildet gjennom de siste 25 årene gir et bilde av hvilke deler av trafiksikkerhetsarbeidet 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.

- Antall drepte og hardt skadde er redusert i alle **aldersgrupper**, men det er betydelige forskjeller i utviklingen i de ulike aldersgruppene:
 - I begynnelsen av 1990-tallet var rundt 8 prosent av de drepte og hardt skadde i alderen 0-14 år, mens gjennomsnittet for årene 2013-2016 ligger på 4,5 prosent.
 - I samme periode har det også vært en kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i alderen 15-24 år. I 1990 var over 35 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen, mens andelen de siste tre årene har ligget på under 20 prosent.
 - Aldersgruppen 45-64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de fire siste årene har ligget på rundt 30 prosent. Målt i faktisk antall er det kun 6 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45-64 år i perioden 2013-2016 sammenliknet med perioden 1990-1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) er mer enn halvert.
 - Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25 år siden.
- En fordeling på **uhellstyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike uhellstypene. Endringen etter 2010 har vært tydeligst for møteulykker, der vi har hatt en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til 25 prosent i 2016. Til gjengjeld har andelen drepte og hardt skadde i kryssulykker og fotgjengerulykker økt etter 2010.

- Fordelingen på uhellstyper 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 veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Etter 2004 har trenden vært at en økende andel av de drepte og hardt skadde har blitt drept eller hardt skadd på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.
 - **Vegkategori** er en annen sentral variabel. Andelen som blir drept eller hardt skadd på det som i dag er riksveg² økte fra rundt 30 prosent på 1990-tallet til i overkant av 35 prosent i femårsperioden 2010-2014. De siste to årene er andelen igjen redusert, og lå i 2016 på under 30 prosent. Basert på ulykkesstatistikk for 2013-2016 har:
 - Riksvegnettet 14,0 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
 - Fylkesvegnettet 22,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
 - Det kommunale vegnettet 16,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
 Dette er gjennomsnittstall per vegkategori og varierer selvsagt svært mye fra strekning til strekning.
- Ulykker på riksvegnettet har gjennomgående høy alvorlighet. I perioden 2013-2016 er de omkomne i vegtrafikken fordelt med 44 prosent på riksvegnettet, 43 prosent på fylkesvegnettet, 8 prosent på det kommunale vegnettet og 5 prosent på private veger åpne for allmenn trafikk (parkeringsplasser, skogsbilveger m.m.).
- Etter 1990 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per km) redusert betydelig for alle **trafikanter** (bilførere, bilpassasjer, MC-førere, mopedførere, syklistene og fotgjengere). Utviklingen i antall drepte og hardt skadde er mindre entydig, hvilket skyldes at eksponeringen har utviklet seg forskjellig for de ulike trafikantergruppene. Det er verdt å merke seg at trenden etter 2010 har vært en økning i antall drepte og hardt skadde, både blant syklistene og MC-førere.

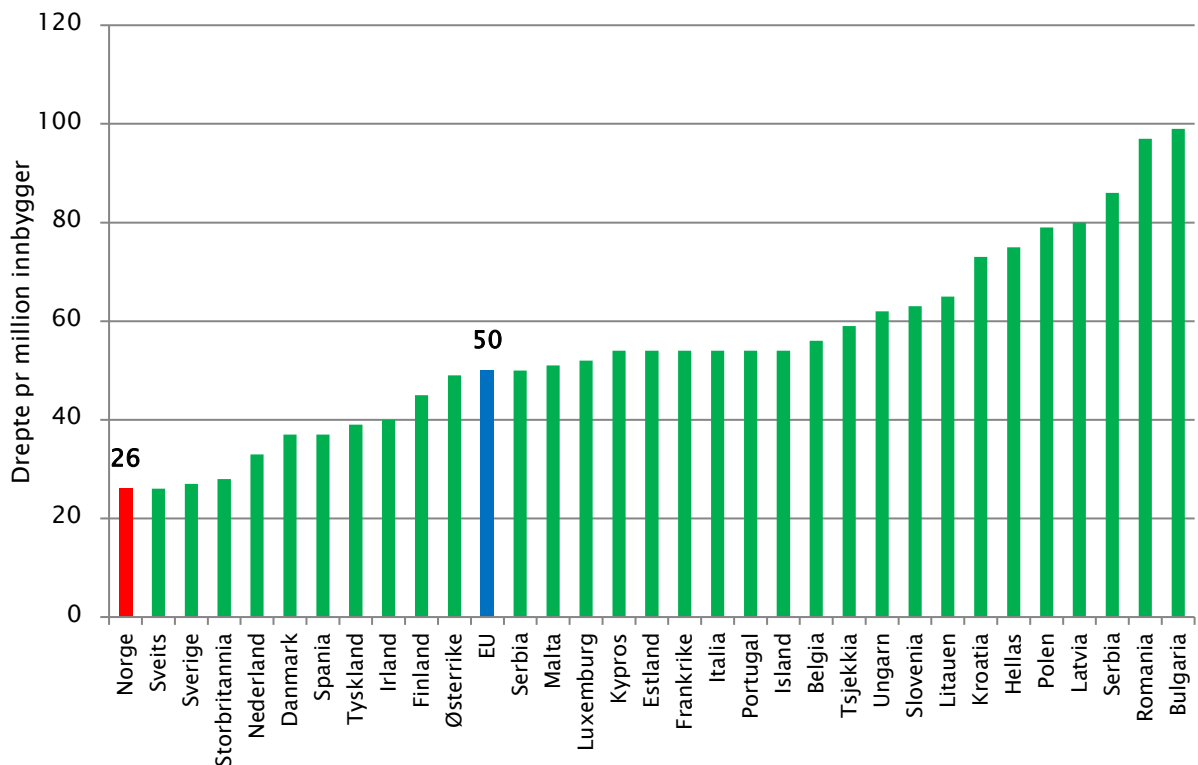
2.2 Ulykkesutviklingen i Norge i et internasjonalt perspektiv

Figur 2.3 viser antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa (EU-landene + Island, Serbia og Sveits), basert på ulykkesstatistikk for 2016. Figuren viser at Norge og Sveits hadde best resultat. Norge hadde også lavest antall drepte per million innbyggere i 2015.

EU har satt som mål å halvere antall drepte i vegtrafikken i perioden 2010-2020 (European Road Safety Charter). Det er vedtatt et eget trafikksikkerhetsprogram som inneholder en rekke tiltak både på europeisk og nasjonalt nivå (European Road Safety Action Programme). Programmet fokuserer på kjøretøysikkerhet, infrastruktur og trafikanteratferd.

Statistikk fra EU viser at antall drepte er redusert med 19 prosent fra 2010 til 2016. Dette innebærer at EU er solid på etterskudd i forhold til målsettingen om en halvering av antall drepte i perioden 2010-2020. I Norge er antall drepte redusert med 35 prosent fra 2010 til 2016.

² Det vil si at veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg i 2010 ikke er regnet med.



Figur 2.3 – Antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i 2016 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

2.3 Kilder til kunnskap

2.3.1 Ulykkesregistre

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er svært viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for vegtrafikken 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 STRAKS-register. STRAKS er nokså likt SSB sitt offisielle ulykkesregister, og begge registre baseres på innsamlede data fra politiregistrerte ulykker med personskade. Det pågår et arbeid med å revidere STRAKS-registeret. I fase 1 av prosjektet skal en ny teknologisk løsning på plass. Det nye trafikkulykkesregisteret er planlagt tatt i bruk årsskiftet 2018/2019. I senere faser av prosjektet er det blant annet planer om å forbedre datakvaliteten på ulykkesdataene og få inn nye typer data knyttet til ulykkene.

Norsk pasientregister (NPR) inneholder opplysninger om skadde som blir bragt til legevakt eller akuttmottak på sykehus etter en vegtrafikkulykke. I 2016 var det 23 av 26 rapporteringspliktige helseforetak som sendte data til NPR.

Til forsikringsbransjen sitt register (TRAST) blir det årlig innrapportert mer enn 250 000 materielle skader. Imidlertid er det en ulempe med dataene i TRAST at ulykkene ikke er stedfestet.

2.3.2 Politiets etterforskning og studier om dødsulykker

Politiet har ansvaret for å etterforske dødsulykker og andre alvorlige ulykker i trafikken. Formålet er at etterforskningen skal skaffe til veie de nødvendige opplysninger for blant annet å avgjøre spørsmålet om tiltale.

Etter anmodning fra Riksadvokaten analyserte Utrykningspolitiet (UP) alle dødsulykker i vegtrafikken i 2012, og anbefalte tiltak for å heve kvaliteten på etterforskningen. UP har brukt data fra dødsulykker rapporten til blant annet utarbeidelse av temaanalyse om andel av gjerningspersoners (høyrisikosjåfører) som var tidligere straffet.

2.3.3 Ulykkesanalyser

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert alle dødsulykker i vegtrafikken fra og med 2005. Per 1/1-2017 er til sammen nærmere 2100 dødsulykker analysert. Oppsummert kunnskap fra dødsulykkene foregående år samles i nasjonale årsrapporter fra UAG. Funnene har også gitt grunnlag for utarbeidelse av en rekke ulike temaanalyser.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er en uavhengig undersøkelsesmyndighet som utfører selvstendige undersøkelser av utvalgte alvorlige trafikkulykker og uhell. Formålet er å utrede forhold som kan ha betydning for forebygging av transportulykker, både på operativt, organisatorisk og lovregulerende nivå. SHT avgjør selv avgrensning, omfang og ressursbruk i undersøkelsene, og prioriteringene gjøres ut fra forventet lærings- og sikkerhetsgevinst.

2.3.4 FoU innen trafiksikkerhet

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

Bedre sikkerhet i trafikken (BEST) er et femårig FoU-program i regi av Statens vegvesen. Hensikten har vært å produsere kunnskap som vil ha en avgjørende betydning for å prioritere effektive trafiksikkerhetstiltak i NTP-perioden 2018-2029. Programmet omfatter ett overordnet innsatsområde; potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde. I tillegg er to temaområder valgt ut; (1) hvordan redusere omfanget av fartsrelaterte skader og ulykker og (2) hvordan møte trafiksikkerhetsutfordringer knyttet til flere gående/syklende/kollektivreisende i byer og tettsteder.

Mange av aktørene i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet* gjennomfører og bidrar til forsknings- og utredningsoppgaver relatert til trafiksikkerhet. Eksempler på dette er at Folkehelseinstituttet og Utrykningspolitiet har flere prosjekter knyttet til rus og trafiksikkerhet, 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 veg. Oslo universitetssykehus har i samarbeid med BEST-programmet kartlagt skader fra sykkel- og fotgjengerulykker i Oslo kommune i henholdsvis 2014 og 2016.

2.3.5 Kunnskap om virkninger av tiltak

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin bok *Trafikksikkerhetshåndboken* gir en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak. Håndboken oppsummerer mer enn 2000 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter og omtaler nærmere 150 ulike trafikksikkerhetstiltak. Det pågår en kontinuerlig revisjon av *Trafikksikkerhetshåndboken*, gjennom oppdatering av enkeltkapitler. Oppdatert versjon av håndboken er tilgjengelig på internett: <http://tsh.toi.no/>

2.3.6 Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2016-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 30,2 mill. kr for drepte, 12,5 mill. kr for hardt skadde, 725 000 kr for lettere skadde og 35 400 kr for materiell skade³. Basert på disse enhetskostnadene kan vi anslå at vegtrafikkulykkene i 2016 kostet samfunnet om lag 25,4 mrd 2016-kr.

Kostnadene omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. Den såkalte velferdseffekten, det vil si det som kalles verdien av statistiske liv og lemmer, omfatter verdsetting av ulykkesreduksjon.

Det er påbegynt et arbeid med sikte på å harmonisere verdien av ett statistisk liv innenfor ulike bruksområder. Dette kan medføre at det fastsettes nye enhetskostnader for drepte og skadde til bruk i de samfunnsøkonomiske beregningene.

³ For drepte er det tatt utgangspunkt i en enhetskostnad på 30 mill. kr (2012-kr) (jf. anbefaling i Finansdepartementets Rundskriv R-109/14). Det er videre tatt utgangspunkt i en enhetskostnad på 10,59 mill. kr (2009-kr) for hardt skadde, 614 000 kr (2009-kr) for lettere skadde og 30 000 kr (2009-kr) for materielle skader (jf. TØI-rapport 1053c/2010). Omregning til 2016-kr følger utviklingen i BNP per innbygger (jf. notat fra Cowi datert 24. april 2017 Oppdatering av enhetskostnader i nytte kostnadsanalyser i Statens vegvesen).

3. Politiske føringer

Til grunn for tiltaksplanen ligger politiske føringer i *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet* og i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029*. I begge stortingsmeldingene er omtalen av trafikksikkerhetsarbeidet holdt på et overordnet nivå, og det vises til at de konkrete tiltakene vil bli omtalt i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*. I kapitlene 3.1 og 3.2 gis en oppsummering av relevante føringer i de to stortingsmeldingene, og det vises til hvilke kapitler i del II som gir en mer detaljert omtale av hvilke tiltak som skal gjennomføres.

3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Hovedinnretning

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende, og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

Satsningsområder

Regjeringen presenterer seks satsningsområder:

1) Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå:

Det vises til at mange aktører har viktige roller i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Hovedansvaret tilligger samferdselsmyndighetene, men mange virkemidler ligger også hos andre myndigheter; politi- og påtale-, helse-, utdanning-, toll-, arbeid-, Vegtilsynet, Statens havarikommisjon for transport, samt fylkeskommuner og kommuner. I tillegg har Trygg Trafikk og en rekke andre interesseorganisasjoner svært aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen ønsker å videreføre og styrke den norske samarbeidsmodellen. Tiltaksplanen inneholder en bredt sammensatt tiltakspakke fra mange etater, organisasjoner, fylkeskommuner og storbykommuner, og er på mange måter en operasjonalisering av den norske samarbeidsmodellen.

2) Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid:

Det pekes på et potensiale for økt målretting og bedre samordning av tilsyns- og kontrollinnsatsen hos Statens vegvesen og øvrige kontrollmyndigheter, både nasjonalt og internasjonalt. Regjeringen vil tilrettelegge for at kontroll- og tilsynsressursene blir utnyttet mest mulig hensiktsmessig, og at innsatsen rettes mot det som gir best effekt for trafikksikkerheten. (Se relevante tiltak i kapittel 6.4.)

3) Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:

Kunnskap og læring fra ulykkesundersøkelser beskrives som stadig viktigere, både for videreutvikling av trafikksikkerhetstiltak og som bidrag til bedre sikkerhetsstyring i virksomheter. Regjeringen vil blant annet vurdere hvordan det kan sikres mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskapen fra ulykkesundersøkelser, herunder utrede spørsmål om rettslig obduksjon av alle trafikkdrepte. *[Relevante tiltak vil inngå i kapittel 11 – ikke skrevet til dette utkastet.]*

4) Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata:

Regjeringen vil utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata. *[Relevante tiltak vil inngå i kapittel 11 – ikke skrevet til dette utkastet.]*

5) Styrket samordning av FoU-innsatsen:

Kunnskapsutvikling beskrives som en viktig forutsetning for å prioritere mellom og utvikle nye trafikksikkerhetstiltak med god virkning og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det vises til at forskning og utvikling på tvers av etatsgrenser og mellom ulike aktører gir merverdi i trafikksikkerhetsarbeidet. *[Relevante tiltak vil inngå i kapittel 11 – ikke skrevet til dette utkastet.]*

6) Framtidige satsingsområder:

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges. Disse føringene er lagt til grunn som generelle premisser for arbeidet med tiltaksplanen.

Andre behov og føringer med særlig relevans for arbeidet med tiltaksplanen

Det påpekes at antallet dødsulykker kan omtrent halveres dersom alle trafikanter overholder fartsgrensene, bruker bilbelte og ikke kjører i ruspåvirket tilstand. Det understrekes at endring av trafikantatferd vil kreve økt innsats til trafikantertede tiltak, som holdningsskapende arbeid og kontroll av rus, fart og beltebruk. Videre identifiseres behov for tettere samarbeid mellom helse- og vegmyndigheter for å sikre at bilførere har helse til å kjøre trafikksikkert og for å motvirke kjøring i ruspåvirket tilstand. (Se kapittel 4 for relevante tiltak.)

Trafikkopplæring av barn og unge beskrives som et særlig viktig forebyggende tiltak i trafikk-sikkerhetsarbeidet, gjennom å bidra til økt risikoforståelse og trafikksikker atferd. Barnehage og skole er viktige fellesarenaer for det enkelte barns læring og utvikling. Det identifiseres behov for økt samarbeid mellom skoleeier og særlig Trygg Trafikk for å sikre at skolene arbeider bevisst med trafikk- og sykkelopplæring. (Se kapitlene 5.2 og 5.3 for relevante tiltak.)

Det vises til at det er et nasjonalt mål at veksten i persontransport i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Syklister og fotgjengere har høyere ulykkesrisiko enn bilførere. I følge meldingen må det derfor arbeides for at nullvekstmålet ikke skal gå på bekostning av sikkerheten for gående og syklende. Det påpekes også behov for bedre samarbeid mellom helse- og vegmyndigheter for å fremme økt sykling og gange på en trafikksikker måte. (Se kapittel 6.2 for relevante tiltak.)

Vogntog har generelt lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy på veg, men utfallet blir ofte alvorlig når ulykker skjer, blant annet på grunn av vekt og masse. I tillegg er omfanget av andre ulovligheter

økende. Regjeringen vil derfor tilrettelegge for bedre samordning av kontroll- og tilsynsressursene mellom Statens vegvesen og øvrige kontrollmyndigheter. (Se kapittel 6.4 for relevante tiltak.)

Ny kjøretøyteknologi, med aktive og passive sikkerhetssystemer og ITS-løsninger som del av veginfrastrukturen, kan ha betydelig innvirkning på trafikksikkerheten, og utfordringen framover er å utnytte dette potensialet. Det vises til at avgiftspolitikken kan bidra til å stimulere til innkjøp av ikke bare mer miljøvennlige, men også mer trafikksikre kjøretøy. Regjeringen vil derfor i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet. Finansdepartementet har overtatt ansvaret for oppfølgingen av denne saken. (Se kapittel 8 for relevante tiltak.)

Fylkeskommunene har en viktig rolle i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet, både som vegeier, regional planmyndighet, skoleeier, ansvarlig for folkehelse og arbeidsgiver. Kommunene har et tilsvarende viktig ansvar for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet som vegeier, arealmyndighet, skole- og barnehageeier og arbeidsgiver. Meldingen identifiserer behov for styrket samhandling og koordinering mellom aktører på fylkeskommunalt og kommunalt nivå. (Se kapittel 9.2 for relevante tiltak.)

Stortingets behandling og vedtak

Transport- og kommunikasjonskomiteen sluttet seg i forbindelse med behandlingen av meldingen til de seks utvalgte satsningsområdene, jf. *Innst. S. 193 S.* Stortinget vedtok også å be regjeringen om å:

- Legge fram forslag til nye virkemidler for bedre trafikksikkerhet.
- Snarest og senest innen inneværende stortings sesjons slutt fremme forslag om innføring av alkoholås, i tråd med vedtak i forbindelse med behandlingen av *Innst. 282 S (2014-2015)*.
- Styrke det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet.
- Styrke kompetansen om trafikkunnskap og trafikksikkerhet i barnehage og skole.

Kunnskapsdepartementet har overtatt ansvaret for oppfølging av sistnevnte vedtak.

3.2 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 1.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

1) Sikre veger

Vegmyndighetene har over tid satset på systematisk utbedring av særlig ulykkesutsatte punkter og strekninger på vegnettet. Det vises i meldingen til virkningsberegninger for investeringer på riksvegnettet som viser at det fortsatt er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer. Behovet gjelder i hovedsak å forhindre møte- og utforkjøringsulykker, samt fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

Det må bygges om lag 1 800 km ny møtefri riksveg i perioden 2018–2029 dersom vegnormalenes kriterier skal være oppfylt på riksvegnettet innen 1/1-2030. Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skal etableres forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere der gitte kriterier er oppfylt.

I tillegg til møteulykker er også utforkjøringsulykker en stor utfordring på riksvegnettet. Regjeringen har derfor en ambisjon om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1-2024 skal oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekkeverk skal det utføres nødvendig utbedring av terrenget langs vegen.

Trafikksikkerhet er et sentralt element innen drift og vedlikehold. Det er viktig å samordne ulike prosesser for å sikre ønsket standard ut fra trafikksikkerhetshensyn.

Det fysiske vegmiljøet har stor betydning for å ivareta trafikksikkerheten til sårbare trafikantgrupper. Behovene til fotgjengere, syklistere og motorsyklistere skal derfor tillegges særlig vekt ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av veganlegg.

(Se kapitlene 6 og 7 for relevante tiltak.)

2) Risikoatferd i trafikken

Et betydelig antall trafikkulykker skyldes feil og overtredelser av føreren. Regjeringens prioriterte områder er reduksjon av hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring, samt økt bruk av bilbelte.

Det vises til at oppdagelsesrisikoen for fartsovertredelser er redusert, og at dette er en uheldig utvikling som regjeringen ønsker å snu. Videre har regjeringen i 2017 igangsatt en utredning av rettslig obduksjon av alle trafikkdrepte. Forslaget om innføring av alkoholås i alle kjøretøy som benyttes i ervervsmessig persontransport skal følges opp.

Innsatsen for å øke bruken av belte i personbiler, tunge kjøretøy og buss skal opprettholdes. Distraksjon i vegtrafikken er et økende problem, og det er nødvendig å rette større oppmerksomhet mot denne utfordringen. Aktuelle tiltak er kampanjevirkosomhet og regulatoriske grep, som eksempelvis prikkbelastning.

(Se kapittel 4 for relevante tiltak.)

3) Spesielt utsatte grupper i trafikken

Unge bilførere, eldre trafikanter, fotgjengere, syklistere og trafikanter med en annen trafikkforståelse og trafikkultur framheves som spesielt utsatte grupper i trafikken. Regjeringen vil derfor trappe opp innsatsen overfor disse trafikantergruppene. 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 syklistere. (Se kapitlene 5.3, 5.4, 5.5.1 og 6.2 for relevante tiltak.)

4) Teknologi

Ny teknologi i kjøretøy og infrastruktur forventes å påvirke ulykesutviklingen i positiv retning, særlig som virkemiddel mot det betydelige antallet alvorlige trafikkulykker hvor førerfeil er utløsende eller medvirkende årsak. Komplexiteten og utviklingstakten gjør det krevende å avveie trafikksikkerhetsnyttene av framskyndet implementering av ny kjøretøyteknologi opp mot mulige negative konsekvenser (som distraksjon). (Se kapittel 8 for relevante tiltak.)

5) Tunge kjøretøy

Vogntog er sjeldnere innblandet i ulykker enn andre kjøretøy når det tas hensyn til kjørelengde, men vogntogulykker er generelt svært alvorlige på grunn av vekt- og masseforskjell. Det vil også bli flere vogntog på vegene i årene som kommer. Regjeringen har bidratt til økt oppmerksomhet på tungtransport i trafiksikkerhetsarbeidet, og lagt til grunn en styrket dialog mellom statlige etater og samarbeid mellom Statens vegvesen og øvrige kontrollmyndigheter, jf. *Meld. St. 40 (2015–2016) Trafiksikkerhetsarbeidet*. (Se kapittel 6.4 for relevante tiltak.)

Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om *Barnas transportplan*. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen.
- Styrke trafiksikkerheten for barn og unge.
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet.
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging.
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen.
- Styrke kompetansen om trafiksikkerhet i barnehage og skole.

Stortingets behandling og vedtak

Stortinget sluttet seg til en videreføring av nullvisjonen og nytt etappemål, jf. *Innst. 460 S (2016–2017)*. Det må videre rettes spesiell oppmerksomhet til demografiske endringer, trafikkutvikling, trafikantatferd og teknologisk utvikling. Det påpekes at nullvekstmålet i personbiltrafikken kan by på utfordringer for nullvisjonen for trafiksikkerhet, og at det derfor er viktig å ivareta de myke trafikantenes sikkerhet i og utenfor byene. Både fysiske, kjøretøyrettede og særlig trafikantrettede tiltak beskrives som nødvendige for måloppnåelse.

Det framheves at det er tverrpolitisk enighet om å løfte fram hensynet til barn og unge i transportplanleggingen. Kommuner og fylkeskommuner oppfordres til legge føringene i *Barnas transportplan* til grunn for sitt videre trafiksikkerhetsarbeid.

Del II – Tilstandsmål og tiltak

4. Risikoatferd i trafikken

4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak for å redusere 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). Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 21 prosent av dødsulykkene⁴.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte og hardt skadde vært redusert med i overkant av 40 prosent⁵. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte. Kapitlene 4.2 – 4.4 gir en omtale av tiltak som skal gjennomføres innenfor disse innsatsområdene i planperioden 2018-2021, og av hvilke tilstandsmål vi har ambisjoner om å nå.

I lys av den teknologiske utviklingen innenfor informasjon-, kommunikasjon- og underholdningsenheter har uoppmerksomhet blitt en økende risikofaktor i vegtrafikken. Derfor vil også dette være et område som vil bli viet økt oppmerksomhet i planperioden (se kapittel 4.5.1). I kapittel 4.5.2 er det gitt en omtale av etterforskning og straffesaksbehandling ved (ulovlig) risikoatferd i trafikken.

4.2 Innsatsområde – Fart

4.2.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2022 skal 70 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 fartsvalget her skal i all hovedsak ikke være påvirket av vegens kurvatur, aktivitet på vegens sidearealer eller køproblemer. Registreringene omfatter veger med fartsgrenser fra og med 50 km/t til 100 km/t. Registreringene i disse målepunktene gir et godt bilde av fartsutviklingen fra år til år. Imidlertid er trolig den reelle andelen av trafikkarbeidet som ligger innenfor fartsgrensen systematisk noe høyere enn det de registrerte målingene viser, i og med

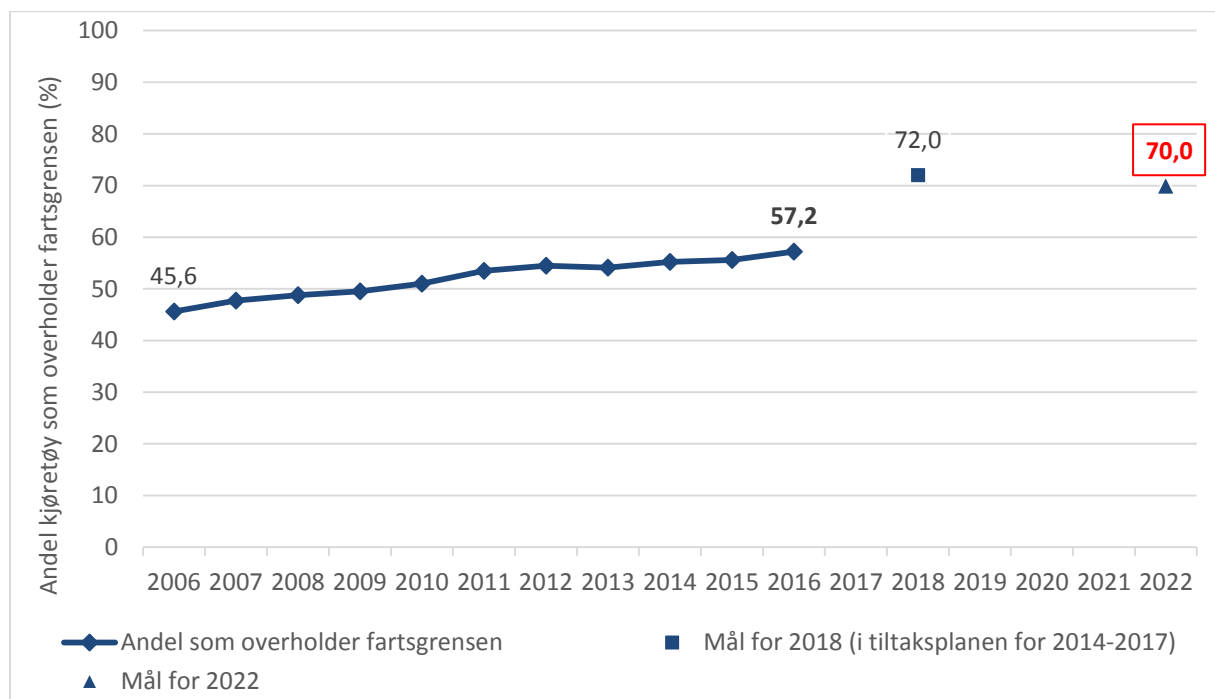
⁴ Den reelle andelen er sannsynligvis en del høyere, da det per i dag ikke foretas obduksjon av alle drepte førere.

⁵ TØI: Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg (Alena Høyve)

at strekninger med kjøproblemer og strekninger med dårlig geometri ikke inngår i beregningsgrunnlaget.

Figur 4.1 viser at andelen som overholder fartsgrensene i målepunktene har vært økende de senere årene, fra 45,6 prosent i 2006 til 57,2 prosent i 2016. Vi er likevel klart ute av kurs i forhold til målsettingen som ble satt i tiltaksplanen for 2014-2017 om at 72 prosent skal overholde fartsgrensene innen 2018.

Selv om vi har redusert ambisjonsnivået sammenliknet med det som lå i tiltaksplanen for 2014-2017 er det ingen tvil om at tilstandsmålet som er satt for 2022 er ambisiøst, og at det vil kreve en atferdsendring hos et stort antall førere. Et høyt ambisjonsnivå med hensyn til overholdelse av fartsgrensene er likevel helt nødvendig for at vi skal få en ulykkesutvikling i samsvar med etappemålet. TØI har gjort beregninger som viser at en situasjon der 70 prosent overholder fartsgrensene vil føre til 57 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon der 57,2 prosent overholder fartsgrensene⁶.



Figur 4.1 – Overholdelse av fartsgrensene – registrert tilstand og mål

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen knyttet til indikatorene i tabell 4.1. Det er særlig viktig å få ned omfanget av grove fartsoverskridelser. De utdypende indikatorene i tabellen vil gi et godt utgangspunkt for å vurdere om dette utvikler seg i riktig retning.

⁶ TØI Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg

Tabell 4.1 – Utdypende indikatorer for fart

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer ^A	Fartsgrense 50 km/t	55,1 km/t
	Fartsgrense 60 km/t	64,0 km/t
	Fartsgrense 70 km/t	73,9 km/t
	Fartsgrense 80 km/t	84,6 km/t
	Fartsgrense 100 km/t	110,2 km/t
	Fartsgrense 110 km/t	114 km/t
Andel av kjøretøyene med fart mer enn 10 km/t over fartsgrensen ^A		XX ^C
Andel av kjøretøyene med fart over beslagsgrensen for førerkort ^A		XX ^C
Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor ^B		35 %

^A Tall hentes fra de samme registreringene som danner grunnlag for vurdering av måloppnåelse i forhold til tilstandsmålet

^B Tall hentes fra Ulykkesanalysegruppene (UAG) sitt arbeid

^C Tall vil foreligge til den endelige utgaven av tiltaksplanen

4.2.2 Tiltak rettet mot fart

Tiltak innenfor dette innsatsområdet vil i hovedsak være ulike former for kontrollvirksomhet og holdningsskapende arbeid. Også ny kjøretøyteknologi (fartsgrenseassistent (ISA)) har et stort potensiale for å håndtere fartsproblemet (se omtale i kapittel 8.3.2).

Fartskontroll

I 2016 ble om lag 90 000 førere anmeldt eller fikk forenklede forelegg i politiets fartskontroller. Imidlertid viser en undersøkelse utført av TØI at oppdagelsesrisikoen for fartsøvertredelser over tid er redusert⁷. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* vises det til at regjeringen ønsker å snu denne utviklingen. Politiet vil i planperioden gjennomføre tiltak for igjen å øke oppdagelsesrisikoen, blant annet ved å øke driftstiden på politiets lasermålere og å øke effektiviteten knyttet til fartskontroller gjennom bruk av elektronisk bølgelegging.

ATK

Høsten 2017 er det etablert streknings-ATK på 28 strekninger, med en samlet lengde på 154,5 km. I tillegg er det 300 fotobokser på strekninger med punkt-ATK. I 2016 ble det tatt bilde av 159 000 kjøretøy som kjørte over fartsgrensen.

Det er godt dokumentert at ATK gir god trafiksikkerhetseffekt⁸, og vi ser at mer bruk av ATK vil kunne bidra til å redusere antall fartsrelaterte ulykker. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det lagt til grunn at: «*streknings-ATK skal tas i bruk der det etter en faglig vurdering er formålstjenlig*». Vi ser at det i tillegg vil være behov for å gjøre en tilsvarende vurdering av behov for punkt-

⁷ TØI rapport 1361/2014 Utvikling i oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser (Rune Elvik, Astrid H. Amundsen)

⁸ TØI rapport 1339/2014 Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK (Alena Høye) og TØI rapport 1384/2014 Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av punkt-ATK (Alena Høye)

ATK. Det er imidlertid først behov for å revidere gjeldende kriterier for bruk av ATK, slik at vi får et bedre faglig grunnlag for utvelgelse av strekninger og punkter for etablering av ATK.

Det er et potensiale for mer effektiv bruk av fotoboksene. Det gjelder for eksempel vurdering av når de ulike fotoboksene skal være aktivert for å maksimere trafiksikkerhetsnyttene, og om det skal være en justering slik at det i perioder kun tas bilder av de med de høyeste fartsovertredelsene.

Nye fartsgrensekriterier

I samråd med Samferdselsdepartementet igangsatte Statens vegvesen i 2015 et arbeid med en helhetlig gjennomgang av fartsgrensesystemet og fartsgrensekriteriene. Formålet med arbeidet er at det skal bli bedre samsvar mellom vegens utformings- og sikkerhetsstandard og fartsgrensen. De nye fartsgrensekriteriene vil foreligge i 2018 og omfatte alle fartsgrensenivåer fra 30 km/t til 110 km/t på riksveger, fylkesveger, kommunale veger og private veger. Det legges til grunn at de nye fartsgrensekriteriene skal være ferdig implementert innen utgangen av 2019. Statens vegvesen har vedtaksmyndighet for fartsgrenser på riksveger, fylkesveger og private veger, mens kommunene har vedtaksmyndighet for fartsgrenser på kommunale veger.

Fartskampanje

Statens vegvesen har gjennomført fartskampanjer i periodene 2009-2012 («*hvilken side av fartsgrensen*») og 2013-2017 («*ungdom og fart*»). Begge kampanjene har i hovedsak vært rettet mot de som kjører «litt for fort». Figur 4.1 viser at andelen som overholder fartsgrensene har vært økende i perioden fartskampanjene har pågått. Imidlertid vil vi være avhengig av en ytterligere økning dersom vi skal nå etappemålet for trafiksikkerhet. Fart vil derfor også være tema for en nasjonal kampanje i planperioden 2018-2021. Statens vegvesen vil bruke 2018 til å utrede grunnlaget for kampanjen. Dette omfatter blant annet valg av målgruppe og budskap. Kampanjen iverksettes fra 2019.

Det vil være behov for målrettet informasjon til trafikantene ved innføring av nye fartsgrensekriterier, enten som en integrert del av den nye fartskampanjen eller som et eget tiltak.

Oppfølgingstiltak:

1. Politiet vil gjennomføre tiltak for å øke bruken av politiets lasere.
2. Politiet vil effektivisere arbeidet med fartskontroller, ved å gå over til elektronisk bøtelegging, der bøter ilegges på stedet.
3. Statens vegvesen vil revidere gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK. Vegnettet vil bli gjennomgått med sikte på å finne fram til nye strekninger og punkter som tilfredsstillende reviderte kriteriene.
4. Politiet vil i samarbeid med Statens vegvesen vurdere hvordan vi bedre kan utnytte potensialet for effektiv bruk av fotoboksene på eksisterende strekninger med streknings-ATK og punkt-ATK.
5. Statens vegvesen vil slutføre arbeidet med nye fartsgrensekriterier i 2018. De nye fartsgrensekriteriene skal være implementert innen 31/12-2019.
6. Statens vegvesen vil i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje, med tanke på iverksettelse fra 2019.

Det er nær sammenheng mellom fartsutviklingen og utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Et høyt ambisjonsnivå for reduksjon i antall drepte og hardt skadde blir derfor lite troverdig dersom vi

ikke er villige til å iverksette tiltak som gir en markant økning i overholdelsen av fartsgrensene. Tiltakene beskrevet i dette kapitlet vil bidra til økt overholdelse, men er trolig ikke tilstrekkelig omfattende til at andelen øker til 70 prosent i 2022, som forutsatt i tilstandsmålet i kapittel 4.2.1. Det betyr at arbeidet med å komme fram til nye tiltak for økt overholdelse av fartsgrensene må holde fram, og at tiltakene som er beskrevet over blir supplert.

4.3 Innsatsområde – Rus

4.3.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal sikre at vi er på rett kurs i forhold til 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.

Ruspåvirket kjøring omfatter kjøring under påvirkning av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler. For å få et bilde av omfanget av ruspåvirket kjøring må det gjennomføres vegkantundersøkelser, der utvelgelsen av førere er tilfeldig. Folkehelseinstituttet (FHI) har gjennomført slike undersøkelser i 2008/2009 og i 2016/2017. Førerne avgir frivillige spyttprøver, og prøvene behandles anonymt, hvilket betyr at eventuelle positive prøver ikke blir straffeforfulgt. Basert på funn i spyttprøvene er det i tabell 4.2 anslått hvor stor andel av førerne som har konsentrasjoner i blodet over straffbarhetsgrensen (tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere).

Vegkantundersøkelsen i 2008/2009 omfattet hele landet, mens undersøkelsen i 2016/2017 kun omfattet Østlandet. For å få sammenliknbare tall gjelder resultatene for 2008/2009 i tabell 4.2 kun den delen av undersøkelsen som ble utført på Østlandet.

Tabell 4.2 – Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres med rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere

	Vegkantundersøkelsen 2008/2009 ^A	Vegkantundersøkelsen 2016/2017
Alkohol	0,2 %	0,2 %
Narkotika	0,8 %	0,6 %
Trafikkfarlige legemidler	1,5 %	1,2 %

^A Resultater fra den delen av undersøkelsen som ble utført på Østlandet

Tabellen viser at vi har hatt en positiv utvikling når det gjelder narkotika og trafikkfarlige legemidler, mens situasjonen er uendret når det gjelder alkoholpåvirket kjøring.

Det er sannsynlig at de fleste som bruker trafikkfarlige legemidler bruker disse i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at det er færre enn det som er

oppgitt i tabell 4.2 som kjører ulovlig under påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Vi har derfor valgt å begrense tilstandsmålene til påvirkning av alkohol og narkotika over straffbarhetsgrensene.

Vegkantundersøkelser basert på spyttprøver er svært ressurskrevende. Det legges til grunn at neste vegkantundersøkelse gjennomføres mot slutten av planperioden 2022-2025, og vi har derfor valgt å sette tilstandsmål for omfanget av ruspåvirket kjøring gjeldende for 2026. Imidlertid vil politiet annet hvert år gjennomføre en begrenset vegkantundersøkelse, som vil gi resultater som er sammenliknbare med FHI sin undersøkelse når det gjelder alkohol. Dette betyr at vi vil kunne følge utviklingen gjennom planperioden 2018-2021 med hensyn til alkoholpåvirket kjøring, men ikke når det gjelder kjøring under påvirkning narkotika.

Tilstandsmålene for 2026 innebærer en markant reduksjon i kjøring med rus over straffbarhetsgrensen, både når det gjelder alkohol og narkotika. TØI har gjort beregninger som viser at vi i en situasjon der tilstandsmålet for ruspåvirket kjøring med alkohol er oppnådd ville hatt 23 færre drepte og hardt skadde per år, og i en situasjon der tilstandsmålet for ruspåvirket kjøring med narkotika er oppnådd ville hatt 4 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon⁹.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen i andelen av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak (tabell 4.3). Resultat for indikatoren hentes fra analysene av dødsulykker som utføres av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). Det er imidlertid verdt å merke seg at det ikke blir utført obduksjon av alle drepte førere. Den reelle andelen av dødsulykker med rus som medvirkende faktor, er derfor etter all sannsynlighet høyere enn det som framgår av årsrapportene fra UAG-arbeidet.

Tabell 4.3 – Utdypende indikator for rus

Utdypende indikator	Tilstand i 2016
Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak	23 %

4.3.2 Tiltak rettet mot rus

Kjøretøyteknologi, holdningsskapende arbeid og kontrollvirksomhet er de viktigste tiltaksområdene innen rus.

Kontrollvirksomhet

Politiet gjennomfører målrettede ruskontroller på tider og steder der man kan mistenke ruskjøring. For å øke den faktiske oppdagelsesrisikoen, er det også bestemt at alle trafikkkontroller minimum skal inneholde kontroll av førerrett og om vedkommende er ruspåvirket. Utrykningspolitiet har det faglige ansvaret for politiets trafikkteneste, og vil arbeide for at beslutningen om rustesting i alle trafikkkontroller blir fulgt opp i praksis. Bruk av såkalte hurtigtestere for avdekking av annen rus enn alkohol er her et viktig virkemiddel.

⁹ TØI Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg (Alena Høye)

Tolldirektoratet og Politidirektoratet har fra henholdsvis Finansdepartementet og Justisdepartementet fått i oppdrag å vurdere Tolletatens myndighet til å gjennomføre kontroll av ruspåvirket kjøring. Dette er nå til vurdering.

Alkolås

Fra 2017 vil det bli iverksatt påbud om alkolås for norskregistrerte busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag. Statens vegvesen, Helseidirektoratet, politiet, Trygg Trafikk, MA- rusfri trafikk og NLF vil i planperioden arbeide videre for økt bruk av alkolås i ulike kjøretøy, og rettet mot bestemte målgrupper. Oslo kommune vil i planperioden arbeide for å innføre alkolås i biler som brukes i tjeneste. Det er viktig med et tydelig regelverk på området, og at det etableres systemer for oppfølging ved brudd på bestemmelsene. MA-rusfri trafikk vil også, i samarbeid med andre aktuelle aktører, følge Sveriges innføring av alkobom nøyte og foreslå eventuelle tiltak for Norge.

Helseidirektoratet arbeider med å etablere faglige råd for rusmiddelforebygging i offentlig sektor (RusOFF). Alkolås er her foreslått som et mulig forebyggende tiltak som virksomheter kan vurdere der håndtering av kjøretøy inngår i arbeidsoppgavene.

MA-rusfri trafikk vil arbeide for at det utarbeides en alkolåsstatistikk over antallet alkolåser som finnes i den norske kjøretøyparken.

Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid er viktig for å hindre kjøring i ruspåvirket tilstand. For å målrette innsatsen, er det imidlertid behov for økt kunnskap om hvem som kjører i ruspåvirket tilstand og hvorfor. Statens vegvesen vil derfor bruke ulykkesanalyserapportene til UAG til å se nærmere på aktuelle problemstillinger.

Det er flere interesseorganisasjoner som arbeider aktivt mot ruspåvirket kjøring, blant annet MA-rusfri trafikk og AV og TIL. MA-ungdom vil videreføre prosjektet «*Death trip on the road*». Dette er en landsomfattende konkurranse der elever i videregående skole lager holdningskampanjer om rus og trafikk for ungdom. Kampanjen reiser rundt til ungdoms- og musikkfestivaler i hele landet på sommerstid. Se også kapittel 5.3.2 (faktaboks 5.5).

MA-ungdom arbeider med å utarbeide et undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk. Undervisningsopplegget skal kunne tas i bruk av trafikk- og skolelærere, og andre som ønsker det. MA-ungdom skal også selv undervise om temaet og bruke undervisningsopplegget i sitt opplysningsarbeid.

Oppfølgingstiltak:

7. Politiet vil arbeide for at alle førere som stanses i politiets trafikkkontroller blir testet for ruspåvirkning.
8. Politiet vil satse på økt bruk av såkalte hurtigtestere for avdekking av annen rus enn alkohol.
9. Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.
10. MA-rusfri trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkolås som alternativ til inndragning av førerretten for promilledømte.
11. MA-rusfri trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkolås som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

12. NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkoholås, og en strengere oppfølging av dette.
13. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med rus.
14. MA-rusfri trafikk vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk.
15. Interesseorganisasjonen AV-OG-TIL vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.

Det er stor usikkerhet om hvor stor effekt det enkelte tiltaket vil ha på omfanget av ruspåvirket kjøring. Vår vurdering er likevel at det samlede omfanget av «rustiltak» med stor sannsynlighet ikke er tilstrekkelig til at vi vil være på rett kurs i forhold til tilstandsmålene for 2026. Det vil derfor bli sett nærmere på hvordan arbeidet med å forhindre ruspåvirket kjøring kan intensiveres.

4.4 Innsatsområde – Bilbelte/sikring av barn i bil

4.4.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

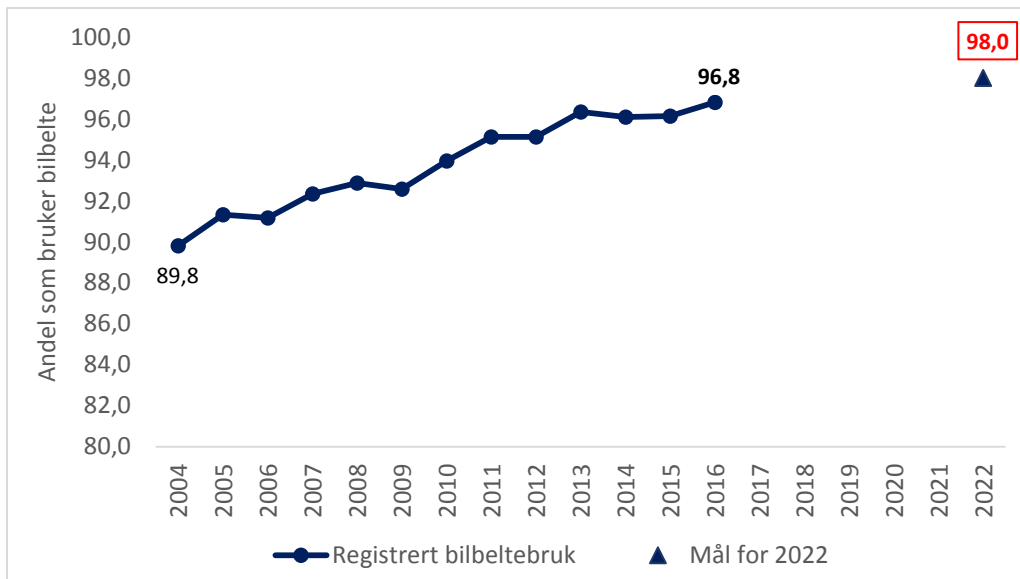
Innen 2022 skal:

- 98 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere av tunge kjøretøyer bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1 – 3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.

Statens vegvesen gjennomfører hvert år registrering av bilbeltebruk i lette biler. Registreringene omfatter faste tellepunkter i alle fylker, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Registreringene omfatter kun førere og forsetepassasjerer.

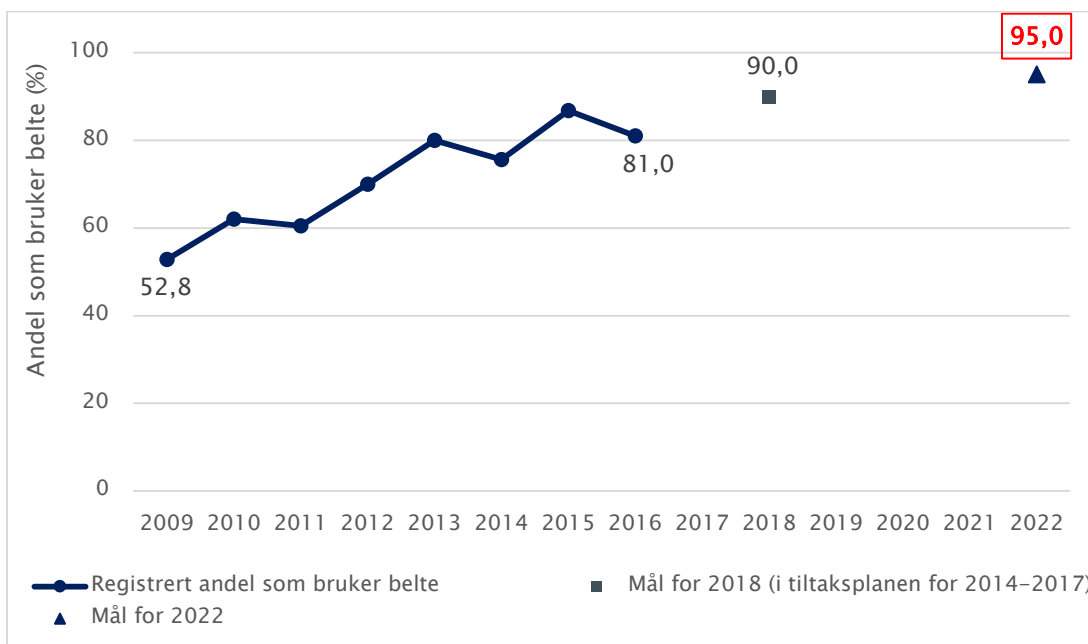
Figur 4.2 angir et vektet resultat av bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer, som omfatter tellepunkter innenfor og utenfor tettbygd strøk. Bilbeltebruk hos baksetepassasjerer inngår ikke i vektingen. Figuren viser en positiv trend, der bilbeltebruken er økt fra 89,8 prosent i 2004 til 96,8 prosent i 2016. TØI har gjort beregninger som viser at vi i en situasjon med 98 prosent bilbeltebruk ville hatt 42 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon med 96,8 prosent bilbeltebruk¹⁰.

¹⁰ TØI Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg (Alena Høye)



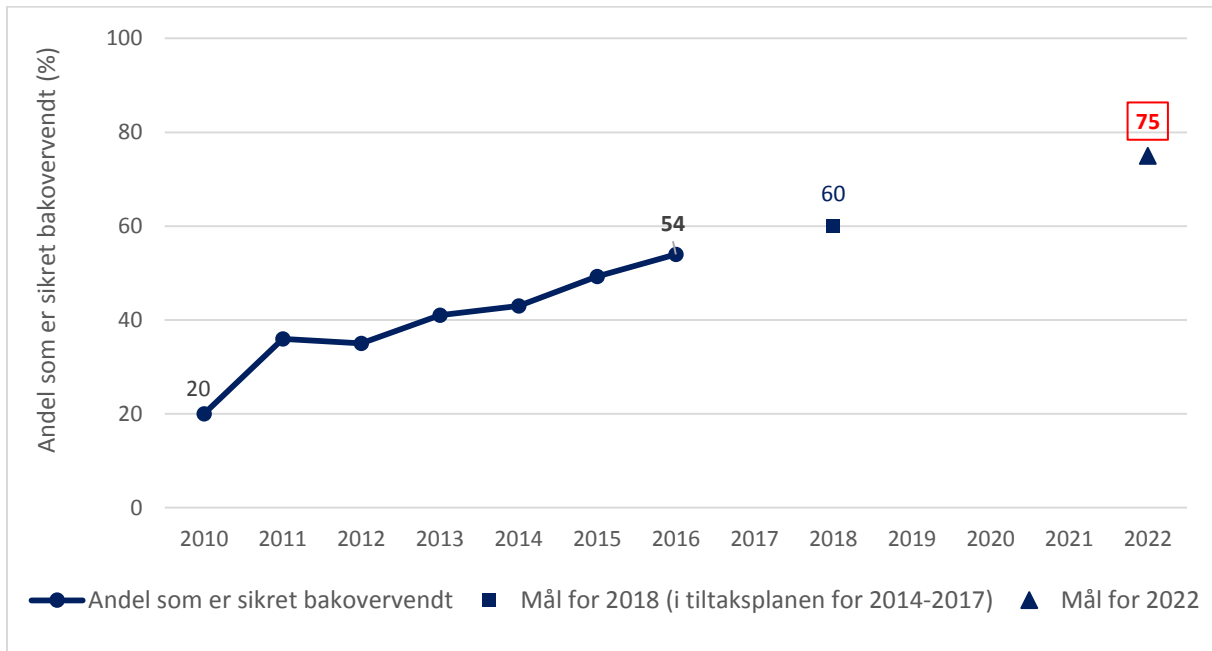
Figur 4.2 – Bruk av bilbelte i lette kjøretøyer – registrert tilstand og mål

Siden 2009 har Statens vegvesens årlige registreringer også omfattet beltebruk blant førere av tunge kjøretøyer. Figur 4.3 viser en svært positiv utvikling, og det er ingen tvil om at det har skjedd en klar holdningsendring blant førere av tunge kjøretøyer og deres arbeidsgivere. Det er likevel fortsatt et stykke fram til beltebruken kommer opp på samme nivå som for førere av lette kjøretøyer.



Figur 4.3 – Bruk av belte blant førere av tunge kjøretøy – registrert tilstand og mål

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt til de minst har fylt 4 år. Trygg Trafikk gjennomfører hvert år en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1 – 3 år som sikres bakovervendt. Figur 4.4 viser at det har vært en svært positiv utvikling etter at registreringene startet i 2010. Det er satt et ambisiøst mål for utviklingen fram til 2022, noe som forutsetter en økt forståelse blant foreldre om viktigheten av å sikre barna bakovervendt helt fram til fylte 4 år.



Figur 4.4 – Bakovervendt sikring av barn i alderen 1 – 3 år – registrert tilstand og mål

Tabell 4.4 viser utdypende indikatorer for bruk av bilbelte/sikring av barn i bil, som skal i den årlige resultatoppfølgingen.

Tabell 4.4 – Utdypende indikatorer for bilbelte/sikring av barn i bil

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Andel av omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret ^A		25 %
Beltebruk blant passasjerer i buss ^B		77 %
Bilbeltebruk i lette kjøretøyer	Førere ^C	97,2 %
	Forsetepassasjerer ^C	95,6 %
	Baksetepassasjerer ^D	94 %
Bilbeltebruk i lette kjøretøyer (kun førere og forsetepassasjerer) ^C	Innenfor tettbygde strøk	95,8 %
	Utenfor tettbygde strøk	97,3 %
Bakovervendt sikring av barn i bil ^E	1-åringer	85 %
	2-åringer	64 %
	3-åringer	27 %

^A Tall hentes fra ulykkesanalysegruppene (UAG) sitt arbeid (merk at resultatet for 2016 var betydelig lavere enn for tidligere år).

^B Tall hentet fra intervjuundersøkelser. Resultatet gjelder andel respondenter som oppgir at de brukte setebelte forrige gang de reiste med buss der dette var montert.

^C Tall hentet fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse for bruk av bilbelte.

^D Tall hentet fra intervjuundersøkelser. Resultatet gjelder andel respondenter som oppgir at de brukte bilbelte på den siste korte turen da de var passasjer i baksetet.

^E Tall hentes fra Trygg Trafikk sin tilstandsundersøkelse for bakovervendt sikring av barn i bil.

4.4.2 Tiltak rettet mot bruk av bilbelte og sikring av barn i bil

De ulike aktørene har primært fokus på kampanje- og informasjonsarbeid for å oppnå tilstandsmålene for økt bruk av bilbelte og sikring av barn i bil.

Riktig beltebruk

Undersøkelser viser at feil bruk av bilbelte kan være en medvirkende årsak til økt skadeomfang i ulykker. Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil derfor se nærmere på denne problemstillingen, og vurdere behov for eventuelle tiltak.

Informasjon

Flere interesseorganisasjoner, som Norges Taxiforbund, arbeider aktivt for økt bruk av bilbelte. Informasjonsarbeid og kampanjer er her viktige virkemiddel for å nå ut til de aktuelle målgruppene.

Bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer er mye lavere enn for personbiler. Dette gjelder også for buss. Statens vegvesen vil, sammen med bussbransjen, fortsette arbeidet for å øke bilbeltebruken i buss gjennom kontroller og informasjon. Dette som en vesentlig del av bilbeltekampanjen.

Norges Lastebileier Forbund (NLF) vil sette fokus på bilbeltebruk blant tungbilsjåførere.

Sikring av barn i bil

Selv om foreldre og andre generelt sett er svært flinke til å sikre barn i bil, er det fortsatt behov for å øke kunnskapen på området. Ikke minst er det viktig å nå ut til nye foreldre. Trygg Trafikk svarer på publikumshenvendelser om sikring av barn i bil, driver informasjonsarbeid og avholder kurs for helsesøstre og politi.



Trygg Trafikk drifter en svartjeneste hvor foreldre og andre kan henvende seg med spørsmål om riktig sikring av barn i bil. Kanalene som brukes er telefon, e-post eller Facebook. Vanligvis får svartjenesten over 100 henvendelser i måneden. Informasjonen som gis er hentet fra forskning, og oppdateres kontinuerlig gjennom nasjonale og internasjonale nettverk.

Faktaboks 4.1 – Trygg Trafikks svartjeneste Barn i bil

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km fra skolen (2.-10.trinn), samt ved særlig farlig eller vanskelig skoleveg. Bilbelte er et viktig trafikksikkerhetstiltak og skyssberettigede elever har rett til sitteplass med belte, jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss. I praksis er busstilbudet foreløpig ikke dimensjonert for dette overalt. Fylkeskommunene skal, i

samarbeid med aktuelle aktører, gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.



Buskerud fylkeskommune gjennomførte i 2015 og 2016 en kampanje for å øke beltebruken i buss, kalt *Belteheldt*. Bakgrunnen var en telling i regi av FTU som viste at kun 35 prosent av passasjerene i Buskerud brukte setebelte på buss.

Kampanjen var i hovedsak rettet mot barneskoleelever, og gikk ut på at 10 – 20 skuespillere i superheltekostymer; «*beltehelder*», i løpet av én uke gikk om bord i utvalgte skolebuss over hele fylket og fortalte barna om viktigheten av å bruke setebelte. I forkant av kampanjen var det sendt ut informasjon til skolene, foresatte og bussjåfører.

Kampanjene ble gjennomført i samarbeid med Brakar AS, Trygg Trafikk, Nettbuss, Norgesbuss og Statens vegvesen. Evaluering etter kampanjen viste at beltebruken var økt til 53 prosent i 2015 og til 74 prosent i 2016.

Faktaboks 4.2 - Beltehelden i Buskerud fylkeskommune

Oppfølgingstiltak:

16. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.
17. Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.
18. Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.
19. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (0-3 år) med etterfølgende tellinger.
20. Trygg Trafikk vil gjennomføre kampanje om riktig sikring av barn i bil (3-7 år).
21. Trygg Trafikk vil videreutvikle svartjenesten om sikring av barn i bil.
22. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoatferd som vil bli prioritert

4.5.1 Tiltak for å redusere omfanget av uoppmerksomhet i trafikken

Forståelsen av uoppmerksomhet som trafikksikkerhetsproblem har vært voksende i takt med den teknologiske utviklingen, som tilbyr både informasjonshjelpemidler og underholdningsmuligheter som dels krever og dels avleder oppmerksomheten fra trafikale oppgaver.

TØI har gjennomført en litteraturstudie¹¹ som viser at uoppmerksomhet og distraksjon er en årsaksfaktor i opp til en tredel av ulykkene. Dersom man trekker ut bare distraksjon, så forekommer dette i opp til drøyt 20 prosent av ulykkene. Uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere bidrar med andre ord til en betydelig andel av uhell og ulykker i trafikken. Dette bildet bekreftes av en temaanalyse, der TØI har gjennomgått ulykkesrapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper¹². Der framkommer det at uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015.

Det vil bli gjennomført flere ulike tiltak for å redusere omfanget av uoppmerksomhet i trafikken. I 2018 vil det bli igangsatt en flerårig nasjonal trafikksikkerhetskampanje med uoppmerksomhet i trafikken som tema. Videre vil politiet prioritere kontroller med hjemmel i mobilforskriften for å redusere ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring. Andre sentrale tiltak er økt utbredelse av enkelte typer førerstøttesystemer, tydelig vegutforming, skilting og oppmerking.

Oppfølgingstiltak:

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

4.5.2 Etterforskning og straffesaksbehandling ved (ulovlig) risikoatferd i trafikken

God straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at straffereaksjonen blir riktig. Da oppnår man en almen- og individualpreventiv effekt, som igjen kan bidra til å redusere trafikklovbrudd og alvorlige ulykker. Dette forutsetter imidlertid at trafikklovbrudd blir avdekket og at det er høy kvalitet på etterforskningen. Alvorlige trafikklovbrudd, herunder dødsulykker i trafikken, ulykker med betydelig personskade og trafikkatferd som bærer preg av at gjerningsmannen aksepterer en risiko for en alvorlig ulykke, er en av Riksadvokatens seks prioriterte sakstyper.

Politidirektoratet har, i samarbeide med Riksadvokaten, ledet arbeidet med å utarbeide en handlingsplan for å få til et løft av etterforskningsfeltet. Dette må også gjelde for trafikklovbrudd som har ført til alvorlige ulykker.

Politiet vil, som oppfølging av Utrykningspolitiet (UP) sin analyse av dødsulykker i 2012, arbeide for å heve UP-mannskapenes kompetanse innen straksetterforskning ved trafikkulykker.

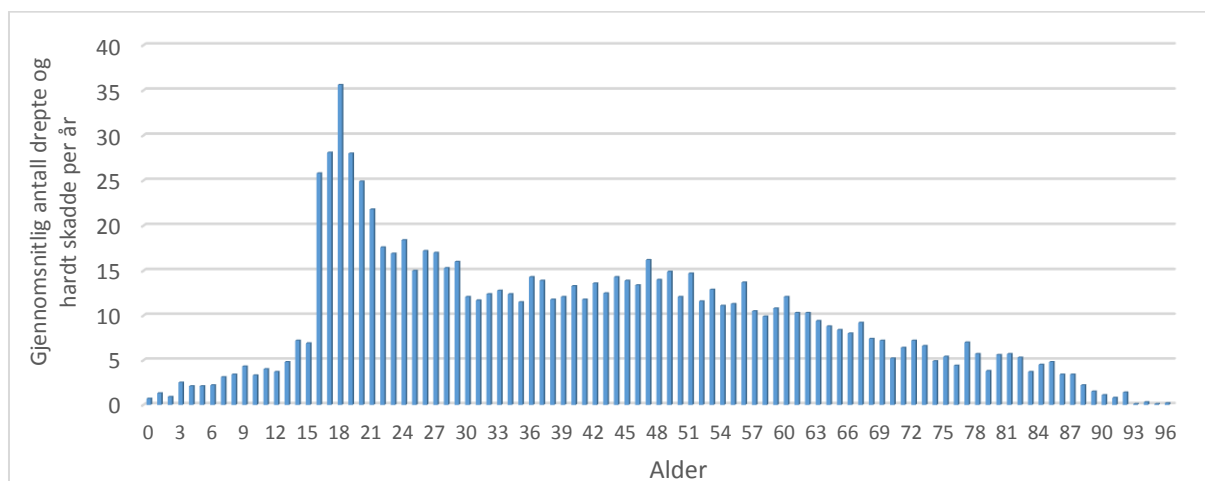
¹¹ TØI rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak

¹² TØI rapport 1535/2016 «Jeg så ham ikke» Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken

5. Befolkningsgrupper

5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Figur 5.1 viser antall drepte og hardt skadde fordelt på alder, mens tabell 5.1 viser ulike aldersgruppers risiko for å bli drept eller hardt skadd per km for henholdsvis bilførere, fotgjengere og syklister.



Figur 5.1 – Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år i perioden 2007-2016 fordelt på alder

Tabell 5.1 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd for henholdsvis fotgjengere, syklister og bilførere fordelt på aldersgrupper^A

Alder	Drepte eller hardt skadde fotgjengere per mill gåkm	Drepte eller hardt skadde syklister per mill sykkelkm	Drepte eller hardt skadde bilførere per mill kjørte km
6 – 12 år	0,028	0,042	-
13 – 17 år	0,053	0,038	-
18 – 24 år (18-19 år)	0,040	0,106	0,016 (0,029)
25 – 34 år	0,050	0,079	0,006
35 – 44 år	0,037	0,087	0,005
45 – 54 år	0,033	0,091	0,005
55 – 64 år	0,059	0,139	0,006
65 – 74 år	0,070	0,157	0,009
75 år og eldre	0,149	0,166	0,016

^A Antall kjørte km, sykkelkm og gåkm i de ulike aldersgruppene er basert på reisevaneundersøkelsen som ble utført i 2013/2014 (jf. vedlegg i TØI rapport 1448/2015). Antall drepte og hardt skadde gjelder for fireårsperioden 2013-2016.

Figur 5.1 viser at det er få barn og unge i alderen 0 – 14 år som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Det er likevel gode grunner for at trafikksikkerhetstiltak rettet mot barn og unge fortsatt skal prioriteres høyt. Barn er sårbare og trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. Politisk er viktigheten av trafikksikkerhetsarbeidet blant barn og unge synliggjort gjennom *Barnas transportplan* (se omtale i kapittel 3.2).

Det er i aldersgruppen 16 – 21 år det er flest drepte og hardt skadde i vegtrafikken. For 16- og 17-åringene er ulykker med moped og lett MC en stor utfordring, mens alvorlige ulykker med bil er dominerende etter fylte 18. Tabell 5.1 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per kjørte km) er om lag tre ganger høyere for bilførere i alderen 18-24 år sammenliknet med bilførere i alderen 25-64 år. Tabellen viser at 18 og 19 åringene skiller seg ut med særlig høy risiko.

Figur 5.1 viser at antall eldre som blir drept eller hardt skadd i trafikken ikke er spesielt høyt. Men dersom vi ser på risiko er bildet et annet. Tabell 5.1 viser at risikoen for at bilførere som er 75 år og eldre blir drept eller hardt skadd (per kjørte km) er om lag tre ganger høyere enn for bilførere i alderen 25-64 år. For fotgjengere har aldersgruppen 75+ mellom tre og fire ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per gåkilometer sammenliknet med fotgjengere under 75 år. Utfordringen forsterkes av at vi blir flere eldre. SSB sin prognose viser at antall personer i aldersgruppen 75+ vil øke fra om lag 370 000 i 2017 til nær 590 000 i 2030¹³.

Ut fra dette har vi valgt å legge til grunn at det i planperioden 2018-2021 skal rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom/unge førere og eldre trafikanter. Kapitlene 5.2 – 5.4 gir en omtale av tiltak som skal gjennomføres innenfor disse innsatsområdene i planperioden 2018-2021, og av hvilke tilstandsmål vi har ambisjoner om å nå.

Vi har også sett behov for å prioritere målrettede trafiksikkerhetstiltak overfor to andre befolkningsgrupper, uavhengig av alder. Det er trafikanter med en fremmed trafikkultur (kapittel 5.5.1) og førere med særlig høy risikovillighet (kapittel 5.5.2). Dette er områder med stort behov for samarbeid mellom ulike aktører, og der det vil være behov for å trekke inn aktører som til nå ikke har vært sentrale i trafiksikkerhetsarbeidet.

Barn

Barn er små av vekst og har begrenset synsfelt. Syn, hørsel og motorikk er ikke ferdig utviklet. Ved en kollisjon er kroppens tåleevne mindre hos barn enn hos voksne. Barn er impulsive og lar seg lett rive med av andre ting som skjer rundt dem. De klarer ikke å forutse farlige situasjoner og forstår ikke alltid konsekvenser av handlinger. Utviklingen fra å bli passet på av voksen til å bli selvstendige trafikanter tar mange år.

Unge

Den høyere ulykkesrisikoen for unge trafikanter skyldes blant annet biologiske forutsetninger i hjernen. Evnen til å ta riktige beslutninger og overstyre emosjonell påvirkning er under utvikling hele livet, men spesielt fram til midten av 20-årene. Dette påvirker ungdommenes evne til å oppfatte og tolke risiko i komplekse situasjoner. Ungdom debuterer i nye trafikantroller, og forutsetningen for å møte nye utfordringer preges av manglende erfaring.

Eldre

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.

Faktaboks 5.1 - Forhold som forklarer hvorfor barn, unge og eldre har høy risiko

¹³ Bruker SSB sin prognose med middels nasjonal vekst.

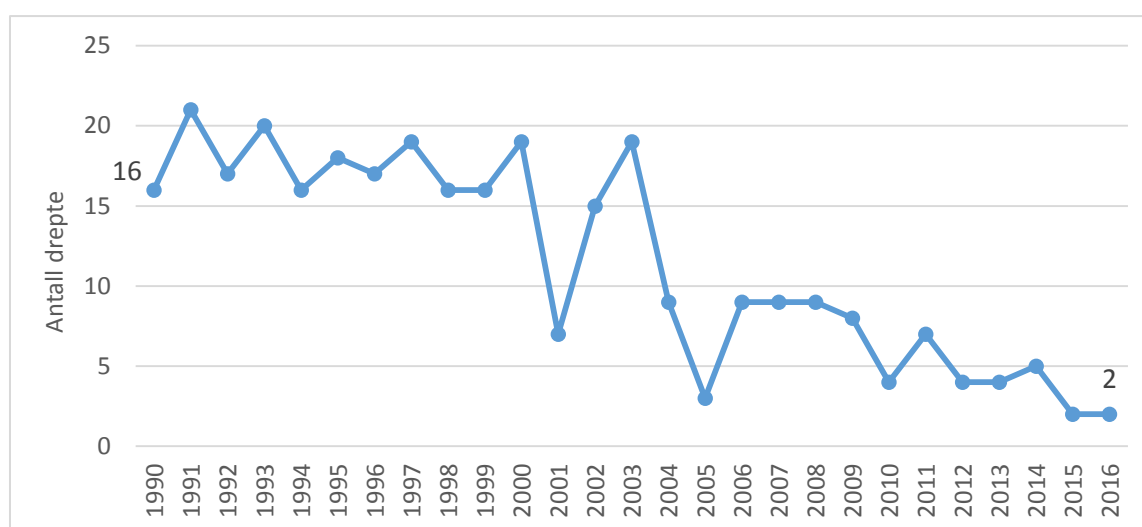
5.2 Innsatsområde – Barn (0-14 år)

5.2.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Null drepte barn (0-14 år) i trafikken minst ett av årene i perioden 2018-2021.

I 1970 omkom 94 barn i alderen 0 – 14 år i vegtrafikken. Figur 5.2 viser at antallet på 90-tallet var redusert til mellom 15 og 20 hvert år, mens vi for 2015 og 2016 er nede i 2 drepte barn. Den svært positive utviklingen skyldes mange års bredt og systematisk arbeid. Ambisjonen er å videreføre denne utviklingen og at vi i perioden 2018-2021 skal ha minst ett år uten drepte barn i alderen 0 – 14 år.



Figur 5.2 – Utviklingen i antall barn (0-14 år) som blir drept i vegtrafikken

Selv om antall drepte barn er lavt, er det fortsatt mange som blir hardt skadd, og det gjenstår mye arbeid før nullvisjonen er oppfylt for denne aldersgruppen. De siste årene har summen av drepte og hardt skadde barn i alderen 0 – 14 år ligget på rundt 40.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen når det gjelder godkjenning av *Trafikksikre barnehager* og *Trafikksikre skoler*.

Tabell 5.2 – Utdypende indikatorer for barn

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2017
Antall barnehager som er godkjent som <i>Trafikksikker barnehage</i>	626 (per 1.10)
Antall skoler som er godkjent om <i>Trafikksikker skole</i>	364 (per 1.10)

5.2.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen

Barnehagen skal bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt, jf. forskrift om rammeplan for barnehagen. Den praktiske treningen skjer primært i barnas nærmiljø. Den teoretiske forståelsen av trafikk utvikles gjennom å lære, huske og forstå trafikkregler, samt bygge opp evne til refleksjon og risikoforståelse.

Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for trafikkopplæring. Dette ansvaret utøves i nært samarbeid med Utdanningsdirektoratet og andre relevante offentlige aktører på nasjonalt og lokalt nivå. I planperioden er det behov for å utarbeide støttemateriell til barnehagene, avholde nettverksmøter for barnehageansatte og videreutvikle kursinnholdet mht. trafikksikkerhet i barnehagelærerutdanningen. Aktivitetene tilpasses rammeplan for barnehagen.

Barnas Trafikkklubb (faktaboks 5.2) ble etablert av Trygg Trafikk i 1966 som den første trafikkklubben i verden. Klubben ble relansert i 2016 med et helhetlig pedagogisk opplegg som lett kan integreres i barnehagens årsplan og i barnehagehverdagen. NAF tilbyr NAFFENS trafikkboks for barnehagebarn i alderen 3-6 år med blant annet bøker, spill og aktiviteter.



Barnas Trafikkklubb tilbyr barnehagene et helhetlig pedagogisk innhold bestående av:

- Årstidsbaserte oppdrag som kan tilpasses lokalt trafikkmiljø og integreres i årsplanen.
- Tips til foreldresamarbeid, f.eks. ferdiglagede foreldreskriv.
- Tips til trafikkleker og aktiviteter.
- Forslag til rutiner på tur.
- Tips til HMS og årsplanarbeid rundt temaet trafikk.
- Trafikkoppgaver på nett, digitale spill, brettspill, memory, bøker, refleksvester, plakater m.m.
- Facebookgruppe.
- Kurs for barnehageansatte.

Faktaboks 5.2 - Barnas Trafikkklubb (Trygg Trafikk)

Oppfølgingstiltak:

24. Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet, utarbeide støttemateriell for trafikkopplæring tilpasset rammeplan for barnehagen.
25. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med rammeplan for barnehagen.
26. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen (BLU) i tråd med rammeplan for barnehagen og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.

27. NAF vil fortsette distribusjon av NAFFENS trafikkboks til storbarnsavdelingene i landets barnehager.

5.2.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen

Fagene kroppsøving og naturfag i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relevante for trafiksikkerhet. Det pågår en prosess for å fornye kunnskapsløftet, jf. *Meld. St. 28 (2015–2016) Fag – Fordypning – Forståelse – En fornyelse av Kunnskapsløftet* og *Innst. 19 S (2016-2017)*. Ny generell del av læreplanverket for grunnopplæringen («Overordnet del – verdier og prinsipper») ble fastsatt høsten 2017 og nye læreplaner fastsettes i 2019-2020.

Trygg Trafikk har et vedtaksfestet ansvar for trafikkopplæring som ivaretas gjennom et helhetlig tilbud med trykte og digitale læringsressurser tilpasset opplæringen på alle trinn, kontakt med studiesteder med lærerutdanning, flere typer kurs, nettverksmøter og veiledning.

Når det gjelder trafikkopplæring på sykkel har de fleste skoler tradisjon for å bruke Trygg Trafikks opplæringsressurser, som består av kunnskap om regler og atferd i trafikken, kjøretekniske ferdigheter på sykkel og praktisk opplæring i trafikken. Organisasjonen driver kontinuerlig utviklingsarbeid på området og samarbeider med SINTEF om forskning rundt barn og sykling. NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening tilbyr supplerende stimuleringstiltak for mer sykling, ferdighetstrening og god sykkelkultur i skolen.

Oppfølgingstiltak:

28. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet, utarbeide støttemateriell for helhetlig trafikkopplæring i skolen tilpasset nye læreplaner.
29. Trygg Trafikk vil tilby kurs, nettverksmøter og oppfølging for skoleansatte og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner.
30. Trygg Trafikk vil tilby kurs ved alle studiesteder med lærerutdanning og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner for 5-årig grunnskolelærerutdanning 1-7 og 5-10 (MGLU).
31. NAF vil, i faglig samarbeid med Syklistenes Landsforening, videreføre *Sikker på sykkel* – et ferdighetstreningprogram for barn mellom 10 og 12 år (4. - 6. klasse).
32. Syklistenes Landsforening vil gjennom ordningen *Sykkelvennlig skole* bistå skolene i å gjøre det attraktivt og trafiksikkert for elevene å sykle til skolen.
33. Trygg Trafikk, NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening vil etablere et samhandlingsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolen.

5.2.4 Tiltak for trygg skoleveg og skoleskyss

Skoleveg


Det framgår av *Barnas transportplan* at trygge skoleveger, fortrinnsvis med gang- og sykkelveg, skal være et viktig hensyn i alle nye vegprosjekter. Men det er også et stort behov for fysiske trafiksikkerhetstiltak i tilknytning til eksisterende veg. Dette kan være sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak. Videre skal holdeplasser og parkeringsområder

for henting og bringing av barn ha en trafiksikker utforming. Dette ansvaret ligger som regel hos fylkeskommuner og kommuner som vegeier. Det er imidlertid behov for mer kunnskap om trafiksikker utforming av skoleveger.

Det er gode erfaringer med å ta i bruk ulike kartleggingsverktøy for registrering av forhold som bør utbedres på skoleveg, f.eks. *Trafikkagenten* (Oslo kommune) og *Risikorydding* (Skadeforebyggende Forum). Storbykommunene vil videreføre arbeidet med registreringer av *Barnetråkk* og kartlegging av snarveger.

Kommunene har ansvar for elevenes sikkerhet på skolevegen, jf. forskrift til opplæringsloven. Det er foreldrene som avgjør når barna får sykle til skolen, men skolens ordensreglement bør iht. samme forskrift inneholde retningslinjer for trafiksikkerhet.

Kjøring av barn til skolen bidrar til økt trafikk og utrygghet for dem som sykler og går. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet oppfordrer gjennom prosjektet *Hjertesone* (faktaboks 5.3) skoler i hele landet til å redusere biltrafikken rundt skolen, slik at skolevegen blir tryggere og flere barn kan gå og sykle til skolen. *Hjertesoner* etableres nå rundt mange skoler. Bergen kommune har for eksempel vedtatt å innføre *hjertesone* rundt alle grunnskoler i kommunen innen utgangen av bystyreperioden (2019).



HJERTESONE er et prosjekt for tryggere skoleveg, bedre helse og styrket miljø for skolebarn:

- Elever oppfordres til å gå eller sykle til skolen i størst mulig grad.
- Det etableres en HJERTESONE rundt skolen som bidrar til mindre biltrafikk. Dette kan gjøres på mange måter, med skilt og tegninger, gåbusser etc.
- Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor HJERTESONEN.
- Foreldre, skole og elever samarbeider om lokale tiltak og finner gode løsninger.

HJERTESONE er opprinnelig en idé fra Vanse skole i Farsund.

Faktaboks 5.3 - HJERTESONE – felles kampanje for trygg skoleveg

Skoleskyss

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km fra skolen (2.-10.trinn), samt ved særlig farlig eller vanskelig skoleveg, jf. forskrift til opplæringsloven. Trygg Trafikk har utarbeidet en veileder for forhold som bør vurderes i tilknytning til slike vedtak.

På buss i særlig 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.

Beltebruk ved skoleskyss er omhandlet i kapittel 4.4.2.

Oppfølgingstiltak:

34. Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak*.
35. Fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på fylkeskommunale og kommunale skoleveger.
36. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
37. Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
38. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Risikorydding*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, blant annet knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.
39. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle *Hjertesone*-prosjektet og dele gode eksempler.
40. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren "*Særlig farlig skolevei*" og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.

5.2.5 Tiltak rettet mot trafikksikkerhetsplaner og rutiner i barnehager og skoler

Barnehager og skoler skal drives slik at skader og ulykker forebygges, jf. forskrift om miljørettet helsevern. *Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk som sikrer at det arbeides systematisk med trafikksikkerhet i alle sektorer, herunder i barnehager og skoler (kapittel 9.2.4). For at en kommune skal godkjennes må alle barnehager og skoler i kommunen oppfylle kriteriene til hhv. *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole* (faktaboks 5.4).



Trafikksikker barnehage og *Trafikksikker skole* er en del av godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* utviklet av Trygg Trafikk. Målet er å kvalitetssikre at trafikksikkerhetsarbeidet er i tråd med relevante krav og forskrifter. En godkjenning er ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men et kvalitetsstempel som viser at det drives systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Følgende kriterier må oppfylles og dokumenteres:

- Årsplan hvor trafikkopplæring er integrert som en del av den øvrige opplæringen.
- Rutiner for turer til fots, med bil eller buss/trikk.
- Oversikt over tema trafikk på foreldremøter.
- Skriftlig bekreftelse fra rektor på at alle kriteriene er oppfylt.

Faktaboks 5.4 - Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole

Oppfølgingstiltak:

41. Trygg Trafikk vil bistå barnehager med faglige anbefalinger og maler til rutiner og planer for trafiksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune, Barnas Trafikklubb* og kursvirksomhet.
42. Trygg Trafikk vil bistå skoler med faglige anbefalinger og gode eksempler på rutiner og planer for trafiksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune* og kursvirksomhet.

5.3 Innsatsområde – Ungdom og unge førere

5.3.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

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

Hovedfokus innenfor innsatsområdet *Ungdom og unge førere* er på unge bilførere. Tilstandsmålet er derfor begrenset til å gjelde risiko for bilførere. 30 prosent redusert risiko innebærer at risikoen for bilførere i alderen 18 og 19 år reduseres fra 0,029 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i perioden 2013-2016 til 0,020 i perioden 2018-2021.

Vi har likevel lagt til grunn at innsatsområdet skal dekke aldersgruppen 15-24 år. Grovt sett betyr det tiltak rettet mot ungdom fra og med siste året på ungdomsskolen. For 16- og 17-åringer er ulykker med moped og lett motorsykkel en betydelig utfordring. Tiltak som skal bidra til å redusere slike ulykker er omtalt i kapittel 6.3.

5.3.2 Tiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og i videregående skole

Trafiksikkerhet er i dag tema på barnetrinnet i grunnskolen (jf. kapittel 5.2). Skoleeier kan i tillegg velge å tilby valgfaget *trafikk* på ungdomstrinnet. Trygg Trafikk har utarbeidet en ny lærebok for valgfaget og distribuert den til de aktuelle skolene. På videregående skole skjer trafiksikkerhetsarbeidet primært gjennom ulike informasjonstiltak rettet mot målgruppen.

Oppfølgingstiltak:

43. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.
44. Trygg Trafikk vil årlig utarbeide og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til alle landets ungdomsskoler.
45. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafiksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.

46. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med relevante aktører, utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafikksikkerhetskurransen *#Er du sikker?*, *RLA (Real Life Auto)*, *Hold Fokus* og andre læringsressurser.
47. MA vil videreføre tiltaket *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom *DeathTrip on the Road*.
48. Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetida.

deathtrip

Death trip er en landsomfattende konkurranse i regi av MA-ungdom. 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 bruk av elevenes holdningskampanjer skape bevissthet og synliggjøring av ruskjøring som trafikksikkerhetsproblem. Det beste fra disse holdningskampanjene blir så vist fram gjennom vandrestillingen «*DeathTrip on the Road*» på skoler, festivaler, markedsdager, motorsportsarrangement m.v. Deler av vandrestillingen er også permanent på Vegmuseet på Lillehammer.

Faktaboks 5.5 - Death Trip i regi av MA-Ungdom

5.3.3 Tiltak rettet mot føreropplæringen og unge bilførere

Føreropplæringen

Den norske føreropplæringen er internasjonalt anerkjent, men evalueringen har vist at potensialet ikke er fullt utnyttet. Dette gjelder spesielt forhold knyttet til fordeling av opplæring over tid, tilrettelegging for øvingskjøring og tydeliggjøring av intensjonen i læreplaner og forskrifter. Statens vegvesen vil kvalitetssikre førerprøven og gjennomføringen av denne, inkl. føreropplæringsprosessen, justering av forskrifter, trafikkklærerkompetanse, sensorkompetanse, oppfølging og håndtering av endringer på kjøretøysiden.

Mengdetrening bidrar til å styrke opplæringen som gis ved trafikkskolen. Gjentatt øving over tid gir mer erfaring og bidrar til å redusere ulykkesrisikoen. Mellom de obligatoriske delene i føreropplæringen og spesielt etter siste obligatoriske del (trinn 4) bør eleven gjennomgå tilstrekkelig mengdetrening for å forberede seg til kjøring på egen hånd. Erfaringer viser at det ofte går for kort tid mellom trinn 4 og førerprøven til at nødvendig mengdetrening kan gjennomføres.

Risikoutsatte unge førere

Interessen for bil og bilkjøring ser ut til å avta i ungdomsgruppen, og det er færre som tar førerkort. I spredtbygde strøk er bilen fortsatt et nødvendig framkomstmiddel og dermed et viktig element i de unges liv. De som er opptatt av bil og bilkjøring kjører mer og får dermed høyere eksponering for ulykker. Noen bruker bilen for å oppleve spenning og mestring. Dette fører til risikoatferd på en arena hvor de fleste ønsker høyest mulig sikkerhet.

De fleste trafikulykker kan knyttes til førerfeil og overtredelser av vegtrafikklovgivningen. I *Meld. St. 33 (2016-2017 NTP 2018-2029)* løftes reduksjon av hastighetsovertredelser, ruspåvirket kjøring og økt bruk av bilbelte fram som prioriterte områder. Det forutsettes at det blir vurdert nye tiltak som begrenser førerretten for nye førerkortinnehavere, samt tiltak som gir positiv motivasjon til å velge atferd med lav risiko. Slike tiltak kan blant annet inkludere individuelle belønningsordninger for å fremme trafikksikker og skadereduserende kjøring i regi av forsikringselskapene.

Spenningssøkende ungdom er overrepresentert i alvorlige trafikulykker. KJØR FOR LIVET er et tilpasset aktivitetstilbud og handlingsalternativ for bilinteresserte og risikoutsatte bilførere opp til 24 år. Et viktig mål er å skape atferdsendring og hensynsfulle trafikanter gjennom positive opplevelser, mestringfølelse og økt sosial kompetanse. Deltakerne rekrutteres gjennom barneverntjenesten, skolene, PP-tjenesten, forebyggende gruppe i politiet, trafikkskolene og ulike lensmannskontor, samt andre aktører innenfor barne- og ungdomsarbeid.

En KJØR FOR LIVET-klubb har en varighet på ett år og består av sju ungdommer og to voksne veiledere. Det avholdes ukentlige klubbkvelder som innledes av en holdningsskapende samtale om et tema innenfor trafikksikkerhet, livsstil, teambygging eller sosial kompetanse. Deretter driver ungdommene i felleskap aktiviteter knyttet til motor og mekanikk, med god oppfølging av kompetente voksne rollemodeller. Lokale verdileverandører som Politiet, Brannvesenet, Røde Kors og Trygg Trafikk bidrar regelmessig i det holdningsskapende arbeidet. KJØR FOR LIVET har inngått nasjonale samarbeidsavtaler med Trygg Trafikk og KNA. Samferdselsdepartementet har støttet arbeidet de siste årene.

Faktaboks 5.6 - Kjør for livet

Oppfølgingstiltak:

49. Statens vegvesen vil, i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikklærere og Trygg Trafikk, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte for å bidra til økt øvingskjøring før førerprøven.
50. Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.
51. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister førerretten i prøveperioden.
52. Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.
53. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

5.4 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

5.4.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2018-2021 skal gjennomsnittlig risiko for:

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

Tabell 5.1 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er markert økende for trafikanter fra og med fylte 75 år, både i rollen som bilfører og som fotgjenger. Det er også økt risiko for eldre syklister, men her er økningen betydelig mindre, og skjer gradvis allerede fra aldersgruppen 55-64 år. Vi har derfor valgt å knytte tilstandsmål til risikoreduksjon for eldre i rollen som fotgjengere og bilførere.

30 prosent redusert risiko innebærer at:

- Risikoen for bilførere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,016 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i perioden 2013-2016 til 0,011 i perioden 2018-2021.
- Risikoen for fotgjengere i aldersgruppen 75+ reduseres fra 0,149 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i perioden 2013-2016 til 0,104 i perioden 2018-2021.

Vi får stadig flere eldre, og morgendagens eldre forventes å ha et høyere aktivitetsnivå, som medfører et økt transportbehov. Det må derfor forventes at den prosentvise reduksjonen i antall drepte og hardt skadde vil være atskillig mindre enn den prosentvise reduksjonen i risiko.

5.4.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

I planperioden rettes tiltak både mot eldre i rollen som fotgjengere og i rollen som bilfører. I tillegg er universell utforming (kapittel 5.4.4) og tiltak som gjelder førerrett (kapittel 5.4.3) av særlig stor relevans for eldre, men disse tiltakene er også aktuelle for trafikanter i yngre aldersgrupper med funksjonsnedsettelse.

Eldre fotgjengere

Statens vegvesen har, i samarbeid med Pensjonistforbundet og Trygg Trafikk, utarbeidet et faglig opplegg for trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere. I planperioden 2018-2021 vil det bli iverksatt tiltak for å sikre at kursopplegget blir tatt i bruk i sammenhenger der det er relevant. Dette kan for eksempel være på eldresentre, aktivitetssentre og liknende. Statens vegvesen vil sørge for at kursmaterialet er tilgjengelig og oppdatert, lære opp kursholdere, være kontaktpunkt for spørsmål og registrere i hvilket omfang kursopplegget blir tatt i bruk. Pensjonistforbundet vil bidra gjennom å organisere og avholde kursene.

Manglende synlighet er en medvirkende årsak til mange alvorlige ulykker med eldre fotgjengere. Trygg Trafikk vil derfor videreføre og utvikle det etablerte samarbeidet med Pensjonistforbundet om

å øke bruken av refleks blant eldre fotgjengere. Videre vil Pensjonistforbundet informere sine medlemmer om trafiksikker atferd, blant annet gjennom medlemsbladet *Pensjonisten*.

Eldre bilførere

Oppfriskingskurset *Bilfører 65+* har vært forankret i nasjonale trafiksikkerhetsplaner siden 1999. Hovedmålgruppen er personer med førerrett i førerkortklasse B som fyller 70 år inneværende år, men også personer i yngre og eldre årsklasser kan delta. Statens vegvesen overtok selv driften av kurset fra 1/1-2015, og gjennomførte i den forbindelse enkelte endringer i opplegget. Kurset ble gjort gratis for deltakerne og består av 8 timer teoretisk undervisning. Deltakerne blir motivert til å ta kontakt med en trafikkskole for å gjennomføre en eventuell praktisk del. I 2016 ble det avholdt 585 kurs, og den samlede deltakelsen tilsvarte 15,6 prosent av 70-årskullet med førerkort. Målsettingen er at andelen skal øke til 30 prosent innen 2021. Pensjonistforbundet vil fortsatt bidra aktivt med rekruttering til kursene.

I tillegg til Statens vegvesen har også flere private aktører, blant annet NAF, et etablert tilbud om oppfriskingskurs for seniorbilisten. I tillegg til to kvelder med teori gis tilbud om kjøring på NAF øvingsbane og kjøring med trafikklærer dersom det er ønskelig. NAF sitt seniorkurs vil bli videreført i planperioden.

Kommunale og fylkeskommunale eldreråd

Alle kommuner og fylkeskommuner skal ha politisk oppnevnte eldreråd¹⁴. Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene i saker som gjelder eldre. Trafiksikkerhet bør derfor være en sentral oppgave, både for de kommunale og for de fylkeskommunale eldrerådene. Storbykommunene og fylkeskommunene vil i planperioden bruke eldrerådene bevisst i arbeidet med å formidle informasjon og øke bevisstgjøringen om trafiksikkerhet i organisasjoner for eldre.

Oppfølgingstiltak:

54. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafiksikkerhetskurs rettet mot eldre forgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.
55. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskingskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
56. NAF vil videreføre tilbudet om oppfriskingskurs for seniorbilisten.

5.4.3 Tiltak innen førerrett

Nye helsekrav for førerkort (vedlegg 1 til *førerkortforskriften*) trådte i kraft 1/10-2016. De nye reglene gir mindre rom for legens skjønn og dermed større grad av likebehandling. Imidlertid er forvaltningssystemet knyttet til førerkortsaker fortsatt komplekst, og det er behov for forenklinger. HelseDirektoratet, Direktoratet for e-helse, politiet og Statens vegvesen har derfor igangsatt et arbeid med å gjennomgå de ulike aktørenes roller og samhandling. Med utgangspunkt i prosjekt-rapport høsten 2017 vil det bli utarbeidet konkrete forslag til tiltak.

¹⁴ Jf. Lov om kommunale og fylkeskommunale eldreråd (eldrerådslova)

Det blir flere eldre, og disse har i økende grad forventninger om å kunne beholde mobiliteten som bilførere. Dette forventes å føre til økt behov for kjørevurderinger. Statens vegvesen vil legge til rette for å møte en slik utvikling gjennom tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre kjørevurderinger.

Oppfølgingstiltak:

57. Helsemyndighetene, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet mht. helseattest.

5.4.4 Tiltak for universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er en nødvendig forutsetning for at personer med fysiske funksjonsnedsettelse skal gis mulighet for attraktiv og sikker transport. Statens vegvesen vil i planperioden prioritere tiltak for universell utforming i de ni største byområdene og på de viktigste rutene for kollektivtrafikken. I de ni største byområdene vil arbeidet med universell utforming være knyttet opp mot bymiljø-/byvekstavgiftene. Utenfor de største byområdene prioriteres oppgradering av holdeplasser og knutepunkter i henhold til krav om universell utforming.

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

Oppfølgingstiltak:

58. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 36 kollektivknutepunkter og 370 holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.

5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot spesielle befolkningsgrupper

5.5.1 Tiltak rettet mot trafikanter med en annen trafikkkultur

Befolkningssammensetningen endres som følge av økt innvandring. Samtidig viser ulykkesstatistikken at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort.¹⁵ Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. For å møte denne utfordringen vil det i planperioden bli gjennomført ulike tiltak for å sikre at forståelse for norsk trafikkkultur inngår som en del av integreringsarbeidet.

Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet rettet mot innvandrere

Trafiksikkerhetsarbeid blant innvandrere er et relevant innsatsområde for en rekke ulike aktører, blant andre Trygg Trafikk, Statens vegvesen, kommunene, UDI, IMDI og frivillige organisasjoner som Røde Kors. De ulike aktørene gjennomfører flere ulike tiltak med sikte på å påvirke innvandreres

¹⁵ TØI-rapport 988/2008 Innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafiksikkerhet

atferd i trafikken. Tiltakene er imidlertid ikke godt nok koordinert. Derfor har aktørene manglende kunnskap om hverandres tiltak. Mye godt arbeid gjøres lokalt, og noen av disse tiltakene bør vurderes som nasjonale tiltak. For å styrke koordinering og dele informasjon på feltet vil Trygg Trafikk ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafikk-sikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.

Tiltak rettet mot asylsøkere på mottak

Asylsøkere blir møtt med to ulike informasjonsordninger når de er i mottak, «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*» og et nyutviklet 50 timers undervisningsopplegg «*Norsk kultur og norske verdier*», som ble innført fra 1/1-2017. Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleggende kurs om trafiksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*». Videre er trafiksikkerhet tema i flere av emnene i opplegget «*Norsk kultur og norske verdier*».

Tiltak rettet mot innvandrere med fast opphold

Innvandrere utenfor EØS som skal få varig opphold skal etter introduksjonsloven¹⁶ gjennomføre «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*», som avholdes i kommunene. I læreplanen for opplæringen er det en veiledende opplisting av aktuelle tema, der «*Transport i lokalmiljøet og enkle trafikkregler*» inngår. Statens vegvesen har utarbeidet et undervisningsopplegg som kan dekke dette temaet, og der fokus er på grunnleggende trafiksikkerhetsopplæring. Opplegget vil i første omgang bli tilbudt kommuner i Oppland. Basert på erfaringer fra Oppland lages et justert opplegg i samarbeid med Kompetanse Norge, som vil bli tilbudt til alle kommuner der det avholdes «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*».

Statens vegvesen vil formidle budskap om trafiksikkerhetstiltak på arenaer med mange innvandrere, som på festivaler og i organisasjoner, menigheter og interesseforeninger. Videre vil Statens vegvesen og Trygg Trafikk samarbeide om trafiksikkerhetsaktiviteter rettet mot foreldre for å øke bevisstheten om barns sikkerhet i trafikken. Kommunene vil bli oppfordret til å forankre relevant arbeid rettet mot innvandrere i sine kommunale trafiksikkerhetsplaner.

Det er de senere årene tatt ulike lokale initiativ, der opplæring i trafiksikkerhet knyttes opp mot integreringsarbeidet. Det er viktig å spre kunnskap om gode tiltak. Prosjektet *Habil*, som er utviklet av Møre og Romsdal Røde kors (se faktaboks 5.7) er et slikt tiltak. Dette prosjektet kan være til inspirasjon for andre organisasjoner som arbeider frivillig.

Læringsressurser på flere språk

Informasjon på morsmålet er en viktig forutsetning for å nå fram til innvandrere som behersker norsk dårlig. Noe materiale er oversatt til de vanligste innvandrerspråkene, men det er et behov for å intensivere dette arbeidet.

Trygg Trafikk har igangsatt et arbeid med å kartlegge læringsressurser som har et spesielt relevant innhold for nyankomne barn og unge. Ressursene settes sammen til et digitalt format og oversettes til de mest brukte språk blant nyankomne. Ressursene vil ta hensyn til tospråklighet slik at elevene tilegner seg trafikkfaglig kunnskap samtidig som de lærer norske ord og begreper. Ressursene skal

¹⁶ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2003-07-04-80>

primært brukes av lærere i skolen, for eksempel i innføringstilbud, men skal også kunne brukes på mottaket. Trygg Trafikk samarbeider med flere eksterne aktører i dette arbeidet. Innholdet kan brukes i kurs i kommunene, og Trygg Trafikk kan på etterspørsel bidra til kompetanseheving i kommunene.

Habil er et trafiksikkerhets- og integreringsprosjekt i regi av Møre og Romsdal Røde kors, som er finansiert av Gjensidigestiftelsen. Prosjektet rekrutterer frivillige til privat øvingskjøring (mengdetrening) for personer som ikke har venner/familie å kjøre med. Deltakere som får tilbudet er primært innvandrere. Det er en forutsetning at deltakeren har startet opp på kjøreskole, og det legges vekt på at det skal være et nært samarbeid mellom frivillig ledsager, deltakeren og kjøreskolen. Prosjektet stiller bil til disposisjon, og stiller krav til de frivillige.

Prosjektet ble igangsatt i 2016, og er til og med 2017 begrenset til Møre og Romsdal. Det er imidlertid flere som har vist interesse for prosjektet, og det vil derfor i 2018 bli vurdert om det skal utvides til et landsdekkende prosjekt.

Faktaboks 5.7 – Habil («Kjør med en venn og bli en habil sjåfør»)

Oppfølgingstiltak:

59. Trygg Trafikk vil ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafiksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.
60. Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleggende kurs om trafiksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*»
61. Statens vegvesen vil i samarbeid med Kompetanse Norge utarbeide et undervisningsopplegg om trafiksikkerhet tilpasset «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*». Undervisningsopplegget tilbys alle kommuner.
62. Røde kors vil i 2018 utrede muligheten for at *Habil* skal utvides til å bli et landsdekkende prosjekt.
63. Trygg Trafikk vil videreutvikle og oversette læringsressurser til 6 språk (tigrinja, arabisk, pashto, dari, kurmanji og engelsk) og formidle ressursene til kommuner med nyankomne elever i mottak og skole.

5.5.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

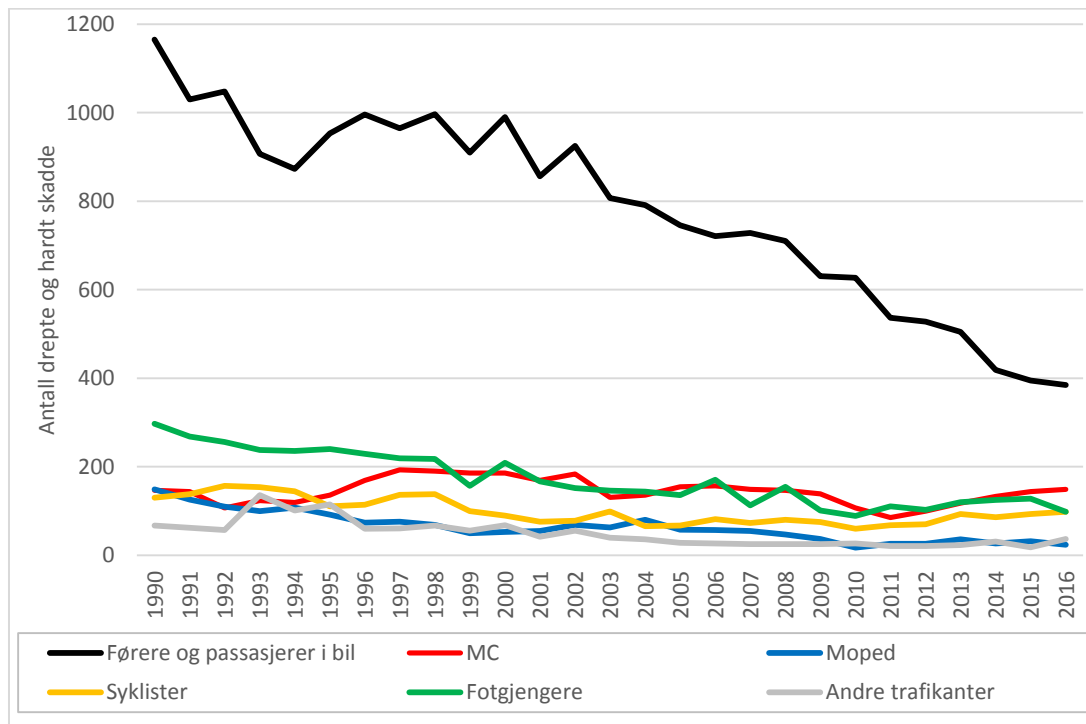
Utrykningspolitiet (UP) gjennomførte en analyse av alvorlige trafikkulykker i 2012 for å få mer kunnskap om hvem som var tidligere straffet. Studien viste at 35 prosent av førerne som ble identifisert som «*gjerningspersoner*» var tidligere straffet, de fleste for trafikale forhold. To tredeler av gjerningspersonene var straffet for mer enn én overtredelse, det være seg trafikale eller andre overtredelser. Analysen viste også at det var en sammenheng mellom graden av uaktsomhet vist i ulykken og om gjerningspersonen var tidligere straffet.

Politiet vil fortsette av vie disse høyrisikovillige førerne ekstra oppmerksomhet i kontrollvirksomheten ved bruk av kunnskap, metoder (f.eks. ANPR og Dräger DrugTest5000), tilbakekall av retten til å kjøre bil m.m.

6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. Ved valg av innsatsnivå knyttet til den enkelte trafikantgruppe er det relevant både å se på trafikantgruppens andel av alvorlige trafikkulykker, utvikling over tid og sammenlikning av risiko.



Figur 6.1 – Utvikling i antall drept og hardt skadet for ulike trafikantgrupper

Figuren viser at det over tid har vært en positiv utvikling for alle trafikantgruppene. Men de siste fem årene har antall drept og hardt skadet på sykkel og på MC vært økende, mens tallet på drept og hardt skadet i bil har blitt kraftig redusert. I 2010 var 68 prosent av de drept og hardt skadet førere eller passasjerer i bil, mens andelen i 2016 var redusert til 49 prosent.

Tabell 6.1 viser risikoen for å bli drept eller hardt skadd per mill. km i de ulike trafikantgruppene, basert på data fra 2013/2014. Sammenliknet med bilførere er risikoen 8 ganger høyere for fotgjengere, 13 ganger høyere for syklister og 16 ganger høyere for tung MC. Sammenlikningen mellom bil og sykkel/gange er relevant der valget står mellom å kjøre en tur med bil eller å sykle/gå den samme turen. Sammenlikningen er imidlertid ikke like relevant dersom overgangen til mer sykling og gåing også gir kortere samlet reiselengde.

Tabell 6.1 – Sammenlikning av risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill personkm for ulike trafikantgrupper (basert på RVU og ulykkestall fra 2013/2014)¹⁷

Trafikantgruppe	Antall drepte eller hardt skadde per mill personkm	Risiko sammenliknet med risiko for bilførere
Bilførere	0,007	1
Bilpassasjerer	0,006	0,9
Fotgjengere	0,058	8
Syklister	0,090	13
Moped	0,055	8
Lett MC	0,370	53
Tung MC	0,115	16

Vi har valgt ut tre trafikantgrupper/kjøretøygrupper som vil bli viet særlig oppmerksomhet. Med utgangspunkt i figur 6.1 og tabell 6.1 er det naturlig å peke på gående/syklende og MC/moped som innsatsområder.

Nullvekstmålet – at all vekst i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing – innebærer at det må tas høyde for at betydelig flere kommer til å gå og sykle. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det satt som ambisjon at «målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister». Dette er en betydelig utfordring. Aktørenes tiltak innenfor innsatsområdet gående og syklende er omtalt i kapittel 6.2.

Det er en prioritert oppgave å snu den negative trenden de senere årene med et økende antall drepte og hardt skadde på MC/moped. Dette er en trafikantgruppe som ikke har hatt den samme nytten av den teknologiske utviklingen som de som kjører bil, og der det er behov for en annen tilnærming. Tiltak rettet mot MC/moped er omtalt i kapittel 6.3.

Det tredje innsatsområdet er transport med tunge kjøretøyer. En undersøkelse fra TØI¹⁸ viser at Norge har flere drepte i ulykker med tunge kjøretøy i forhold til innbyggertallet sammenliknet med gjennomsnittet for EU-landene. En viktig årsak til dette er at svært mye av tungtransporten i Norge foregår på veg, og at ulykker med tunge kjøretøy involvert er en større utfordring i Norge enn i mange andre land. Vogntog er likevel sjeldnere innblandet i ulykker enn andre kjøretøy når det tas hensyn til kjørelengde, men vogntogulykker er generelt svært alvorlige på grunn av vekt- og masseforskjell mellom vogntog og annet involvert kjøretøy. Det er videre anslått en betydelig høyere trafikkvekst for tunge kjøretøyer enn for lette, og trafikksikkerhet for tungtransporten har de senere årene fått en betydelig politisk oppmerksomhet. Tiltak for sikker tungtransport er omtalt i kapittel 6.4.

I planperioden vil det også bli gjennomført målrettede tiltak for å redusere omfanget av ulykker med ATV. Dette er omtalt i kapittel 6.5.1.

¹⁷ Tall hentet fra TØI rapport 1448/2015 Risiko i veitrafikken 2013/2014

¹⁸ TØI rapport 1494/2016 Tunge kjøretøy og trafikkulykker – Norge sammenliknet med andre land i Europa

6.2 Innsatsområde – Gående og syklende

6.2.1 Tilstandsmål

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

- I perioden 2018-2023 skal det tilrettelegges for gående og syklende på 265 km i tilknytning til riksvegnettet.
- I perioden 2018-2021 skal det tilrettelegges for gående og syklende på om lag **XX^A** km i tilknytning til fylkesvegnettet.
- Innen 2022 skal 70 prosent av alle syklistene bruke sykkelhjelme.
- Innen 2022 skal 50 prosent av alle fotgjengerne bruke reflekser på belyst veg i mørke.

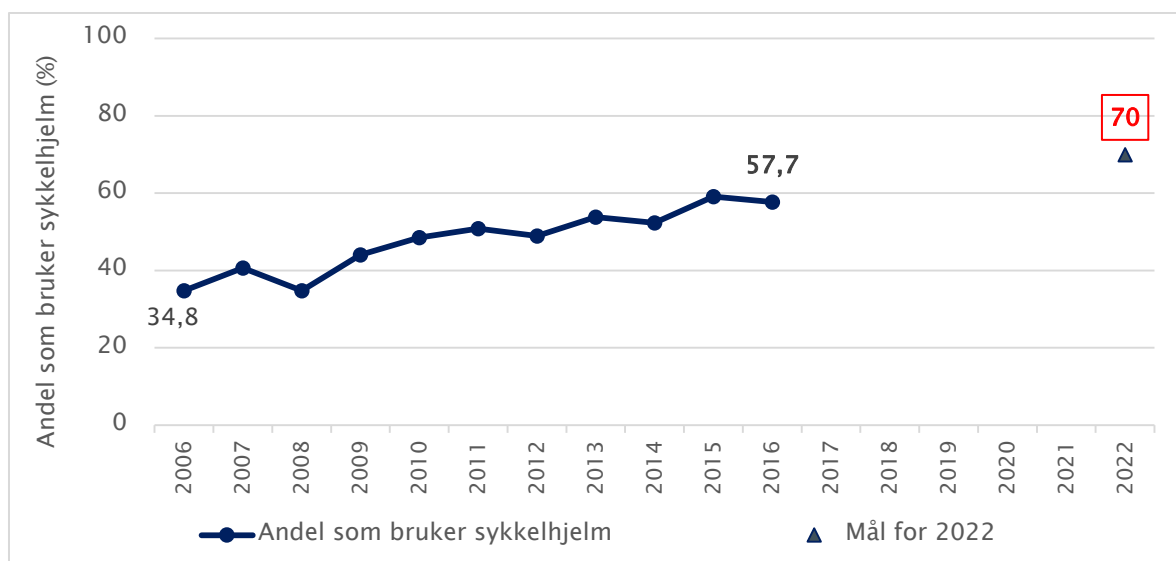
[^A Tall vil foreligge i den endelige utgaven av tiltaksplanen.]

Tilstandsmålene for gående og syklende gjelder både fysisk tilrettelegging (antall km tilrettelegging) og trafikantatferd (bruk av sykkelhjelme og fotgjengerrefleks).

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

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 er det lagt til grunn at det skal tilrettelegges for gående og syklende på 265 km i tilknytning til riksvegnettet i seksårsperioden. Tilrettelegging innenfor de ni byområdene som vil bli omfattet av bymiljø-/byvekstavtaler er ikke avklart, og inngår derfor ikke i tilstandsmålet. Fylkeskommunene har anslått at det i planperioden 2018-2021 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på om lag **XXX** km i tilknytning til fylkesvegnettet.

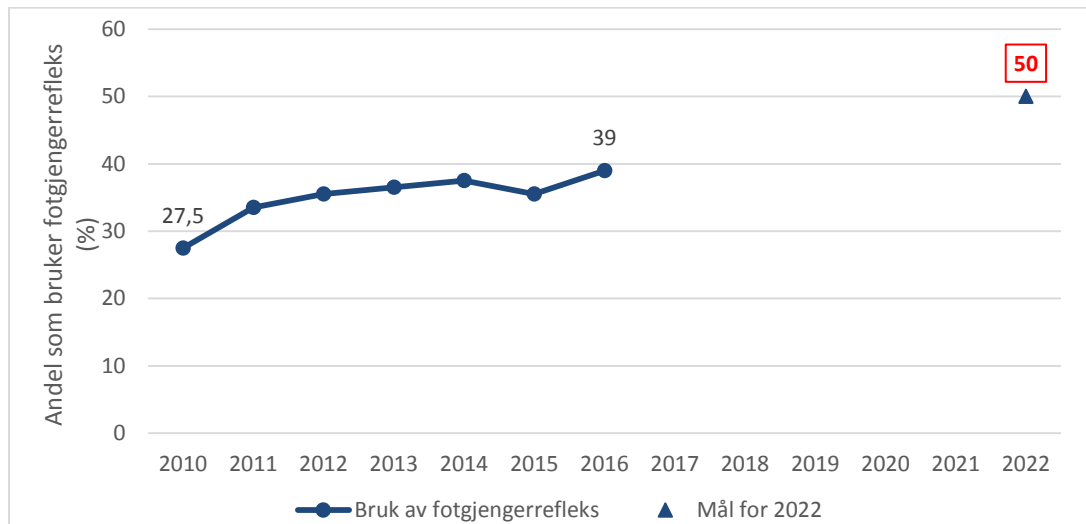
Statens vegvesen gjennomfører i første halvdel av juni hvert år en registrering av sykkelhjelmebruk. Registreringene omfatter tre ulike aldersgrupper, under 12 år, 12-17 år og over 17 år. Det er betydelige forskjeller mellom de tre gruppene. Hjelmebruken er lavest blant ungdom (12-17 år), men vi ser en klar økning i denne gruppen, fra 31,8 prosent i 2014 til 44,1 prosent i 2016. Blant voksne ligger hjelmebruken nær 60 prosent og blant barn mellom 80 og 85 prosent.



Figur 6.2 – Bruk av sykkelhjelme – registrert utvikling og mål

Tilstandsmålet som er vist i figur 6.2 gjelder alle aldersgrupper samlet. Dersom vi skal nå 70 prosent hjelmbruk innen 2022 er det særlig viktig å øke hjelmbruken blant voksne.

Trygg Trafikk gjennomfører hvert år i november registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere. Registreringene gjennomføres på belyst veg i mørke, og omfatter tellepunkter i alle fylker, både på landeveg og i sentrumsgater. Registreringene viser at refleksbruken på landeveg de fleste år ligger mellom 15 og 20 prosentpoeng høyere enn i sentrumsgater. Figur 6.3 viser utvikling i samlet refleksbruk, der bruk på landeveg og i sentrumsgater er vektet likt. Målet om 50 prosent refleksbruk innen 2022 forutsetter at den positive trenden vi har hatt etter 2010 videreføres.



Figur 6.3 – Bruk av fotgjengerrefleks – registrert utvikling og mål

Den årlige resultatoppfølgingen vil også omfatte tilstandsutviklingen innenfor ulike utdypende indikatorer. I tillegg til en underoppdeling av resultatene for hjelmbruk og fotgjengerrefleks gjelder dette bruk av gul vest/refleksvest, sykkellys og risikoutvikling for gående og syklende.

Tabell 6.2 – Utdypende indikatorer for gående og syklende

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Antall km som tilrettelegges for gående og syklende innenfor byområder som er/vil bli omfattet av bymiljøavtaler (riksveg + fylkesveg + kommunal veg)		-
Bruk av sykkelhjelme fordelt på aldersgrupper ^A	Under 12 år	81,6 %
	12-17 år	44,1 %
	Over 17 år	58,4 %
Syklisters bruk av gul vest/refleksvest ^A		10,0 % (2017)
Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørke ^B		80 %
Syklisters risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. sykkelkm ^C		0,090
Fotgjengeres bruk av refleks ^D	På landeveg	47 %
	I tettbygd strøk	31 %
Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. gåkm ^C		0,058

^A Resultater hentet fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse.

^B Hentet fra intervjuundersøkelse. Gjelder syklister som oppgir at de alltid eller som regel bruker sykkellys når de sykler i mørke (TØI-rapport 1573/2017).

^C Basert på RVU og ulykkestall fra 2013/2014 (TØI rapport 1448/2015 Risiko i veitrafikken 2013/2014).

^D Resultater hentet fra Trygg Trafikk sine tellinger.

6.2.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Tilstandsmålet i kapittel 6.2.1 viser at det i seksårsperioden 2018-2023 er planlagt tilrettelagt for gående og syklende på om lag 265 km i tilknytning til riksvegnettet¹⁹. Av dette er om lag 77 km i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere, og 188 km utenfor byer og tettsteder. Innsatsen i de ni byområdene med bymiljø-/byvekstavtale er ikke avklart og vil komme i tillegg.

Fylkeskommunene vil prioritere tilrettelegging for gående og syklende høyt. Mange fylkeskommuner er per oktober 2017 i slutfasen av arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegnettet, og har derfor ikke avklart antall km som prioriteres tilrettelagt for gående og syklende. Vi legger til grunn at det vil foreligge et omtrentlig anslag for fylkeskommunenes tilrettelegging for gående og syklende i den endelige utgaven av tiltaksplanen.

I tillegg til å bidra til et sammenhengende tilrettelagt tilbud for gående og syklende vil storbykommunene blant annet etablere sykkelparkering på gategrunn og i sykkelparkeringshus, oppgradere vegbelysning (LEDlys) og etablere intensivbelysning ved gangfelt.

Sykkelveginspeksjoner

Statens vegvesen og vil i planperioden fortsette arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av statlige og fylkeskommunale sykkelruter. Dette er en systematisk gjennomgang av eksisterende sykkelveganlegg for å identifisere mangler og feil. Arbeidet følges opp med nødvendige utbedringer.

Pilotprosjekter for økt sykling

Statens vegvesen gjennomfører nå i samarbeid med flere kommuner pilotprosjekter på sykkel²⁰ for å få økt kunnskap og erfaring med tiltak som kan bidra til å nå målsetningen om flere syklende. Gjennom prosjektene skal det ses etter gode fysiske løsninger for framkommelighet og trafiksikkerhet, og man skal dokumentere effekter ved før- og etterundersøkelser. Pilotprosjektene skal i løpet av planperioden gi faglige innspill til eventuelle endringer i vegnormaler og håndbøker.

Analyse av ulykker i signalregulerte kryss og gangfelt

Statens vegvesen har gjennomført en temaanalyse av dødsulykker i gangfelt i perioden 2005-2015 og fant at om lag 20 prosent av ulykkene skjedde i signalregulerte kryss eller gangfelt. Statens vegvesen vil derfor foreta en bredere analyse av ulykker i signalregulerte kryss/gangfelt med hovedfokus på gående og syklende, slik at forhold som forlengelse av faser, egne grøntfaser, fasetid etc. kan drøftes grundig. Det vil også bli foreslått oppfølgingstiltak.

Trafikkulykker med gående og syklende i forbindelse med vegarbeid

Fra 2005 til 2015 ble 12 fotgjengere og 9 syklister drept i trafikkulykker i forbindelse med arbeid på eller ved veg. Barn under 16 og eldre over 65 er overrepresentert. Ved disse ulykkene var det forskjellige byggherrer, både Statens vegvesen, kommuner, private utbyggere, Bane Nor eller OPS-selskap var ansvarlige. Statens vegvesen iverksetter tiltak for å øke kompetansen og kvaliteten knyttet til arbeidsvarsling. Det pågår lovarbeid som skal gi hjemmel for krav om opplæring og

¹⁹ Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2018-2023 (2029)

²⁰ Pilotprosjekt for sykkel. Notat utarbeidet av Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 22/12-2016, rev. 27/1-2017

kompetanse. Ny ordning for opplæring og kompetanse med avsluttende tester for dem som skal utføre arbeid på veg implementeres i løpet av kommende år.

Oppfølgingstiltak:

64. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 til sammen tilrettelegge 265 km riksveg for gående og syklende, hvorav 77 km i byer og tettsteder.
65. Fylkeskommunene vil til sammen tilrettelegge om lag XX km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav XX km i byer og tettsteder.
66. Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
67. Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019, og utføre nødvendige utbedringer innen utgangen av 2021.
68. Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss og gangfelt.

6.2.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende

Sikker syklist

Fylkeskommunene, Statens vegvesen og Trygg Trafikk arbeider for økt bruk av sykkelhjelmer og synlige sykkelklær. De informerer om viktigheten av å bruke sykkelhjelmer både gjennom kampanjer, på nettet og i opplæringsmaterieell for grunnskolen. Organisasjonen Syklistenes Landsforening anbefaler hjelmer og bruk av synlige klær.

Det er et ønske at personer som selger sykler, informerer kjøperne om at det er påbudt å bruke lys i mørket. For å oppnå dette, vil Statens vegvesen prøve å få til et samarbeid med sykkelbransjen.

Syklistenes Landsforening vil avholde sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn, samt avholde egne instruktørkurs. Kurstilbudet er planlagt utvidet til andre grupper ved etterspørsel, for eksempel sykkelkurs for eldre

Samspill med andre trafikanter

Statens vegvesen har i perioden 2013-2017 gjennomført samspillskampanjen «*Del veien*». Innsatsen på området vil videreføres i planperioden, og kampanjen vil fortsatt rette oppmerksomhet på ulykkesfaren som oppstår når syklistene kommer i blindsonene til større kjøretøy.

Økt bruk av refleks

Refleks er svært viktig for sikkerheten til gående, og det er et enkelt og rimelig virkemiddel. Trygg Trafikk gjennomfører derfor årlig flere tiltak for økt bruk av refleks. Også fylkeskommunene arbeider for å påvirke til økt bruk av refleks.

(Sykkeltiltak rettet mot barn og unge er omtalt i kapittel 5.2.)

Oppfølgingstiltak:

- 69. Trygg Trafikk vil i løpet av planperioden gjennomføre en sykkelhjelmkampanje.
- 70. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen «*synlig syklist*».
- 71. Syklistenes Landsforening vil gjennomføre sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn og andre aktuelle målgrupper.
- 72. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.
- 73. Trygg Trafikk vil markere den årlige refleksdagen lokalt og nasjonalt.

Vi legger til grunn at nullvekstmålet for persontransport i de største byområdene skal nås (jf. kapittel 6.1). Flere gående og syklende er en ønsket utvikling som det er bred politisk enighet om, og som det vil bli brukt betydelige økonomiske ressurser på å oppnå. Vårt fokus i tiltaksplanen for trafikksikkerhet er hvordan vi skal nå nullvekstmålet og samtidig klare ambisjonen i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* om at det ikke skal gi flere drepte og hardt skadde. Omfanget av tiltak beskrevet i dette kapitlet ansees ikke som tilstrekkelig, og det vil derfor bli arbeidet videre med å komme fram til faglig forankrede tiltak som forplikter aktørene til større innsats for økt sikkerhet blant gående og syklende.

6.3 Innsatsområde – Motorsykel og moped

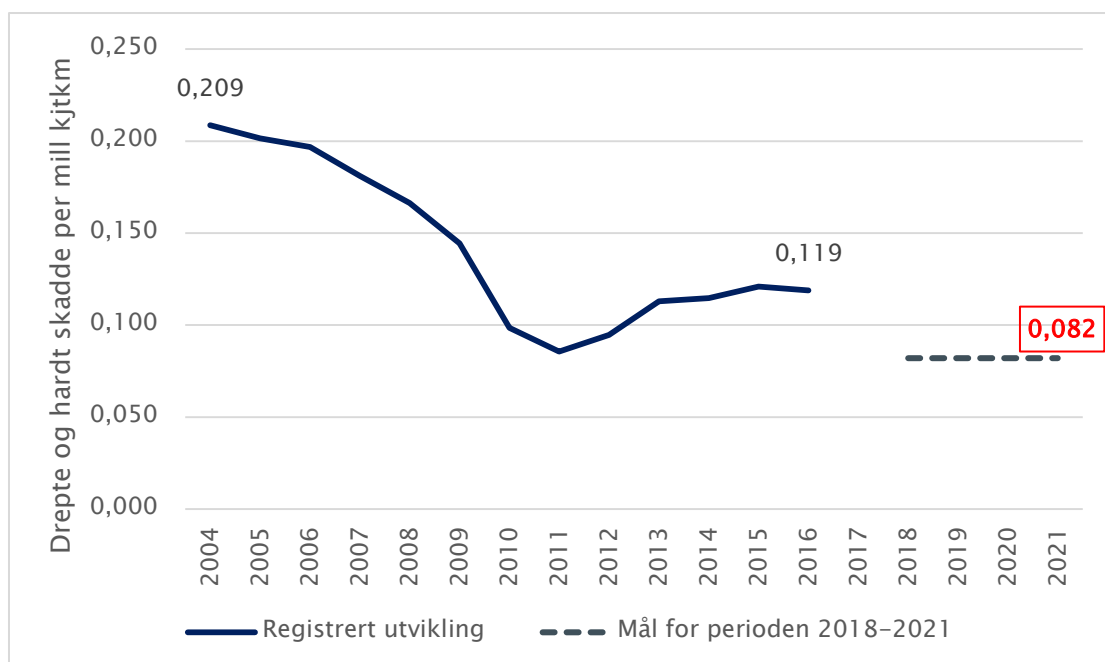
6.3.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

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

Risikoen for MC- og mopedførere å bli drept eller hardt skadd ble mer enn halvert fra 2004 til 2011, men har de siste årene vist en svak økning. Målet om 30 prosent redusert risiko innebærer at det som et gjennomsnitt for perioden 2018-2021 maksimalt skal være 0,082 drepte og hardt skadde MC- og mopedførere per mill. kjørte km (se figur 6.4).

Den teknologiske utviklingen vil trolig påvirke ulykkessituasjonen for MC og moped i betydelig mindre grad 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.



Figur 6.4 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjøretøykm for moped og MC²¹ – registrert tilstand og mål for perioden 2018-2021

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på risikoutviklingen spesifisert på moped, lett MC og tung/mellomtung MC (tabell 6.3).

Tabell 6.3 – Utdypende indikatorer for MC/moped

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km	Moped	0,042
	Lett MC	0,411
	Tung/mellomtung MC	0,160

6.3.2 Tiltak rettet mot motorsykel- og mopedførere

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

Føreropplæring

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. Statens vegvesen vil arbeide for å videreutvikle førerprøven sammen med føreropplæringen, og innrette den slik at den effektivt sikrer rett kompetanse for ferske førere.

²¹ Utvikling av trafikkarbeid med moped og MC er hentet fra TØI rapport 1544/2016 Transportytelser i Norge 1946-2015

NAF MC har, i samarbeid med NMCU bygget opp et landsomfattende tilbud om lavterskelkurs for motorsyklister. Statens vegvesen og NMCU vil fortsette å fokusere på frivillig førerutvikling som et viktig trafiksikkerhetstiltak. I tillegg vil NMCU bidra til å markedsføre og videreutvikle kursene i samarbeid med NAF MC.

Sikkerhetsdialogen

For å opprettholde sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, vil Statens vegvesen legge til rette for å gjennomføre årlige trafiksikkerhetsdager for MC rundt om i landet. Det bør være et mål å arrangere en slik dag i hvert fylke, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene. Godt og lett tilgjengelig informasjonsmateriell er også av stor betydning for sikkerhetsdialogen i MC-miljøet. Med «*Full kontroll*»-filmen og –boka som plattform, vil NMCU opprette et eget nettsted for MC-kompetanse.

Førere på lett motorsykkel er særlig ulykkesutsatt, og mange av ulykkene skjer i forbindelse med skolestart på høsten. Statens vegvesen vil arbeide for at det opprettes trafiksikkerhetsteam med motorsykkel eksperter. Teamene skal besøke skoler, og skape bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.

Ekstrem atferd

Ulykkesanalyser viser at omtrent en tredjedel av dødsulykkene på motorsykkel skyldes ekstrem atferd²². Politiet har utviklet sine metoder for overvåking til å identifisere de gruppene som trenger politiets oppmerksomhet. For å redusere antallet dødsulykker med «*ekstremførere*», krever det at politiet vier denne gruppen særskilt oppmerksomhet.

Forsikringsdata viser at det er en øking i antall uhell i aldergruppen 50+. Det er nødvendig å identifisere hovedgrunnene til at tilsynelatende svært erfarne og dyktige motorsyklister har økende ulykkesinvolvering. NMCU vil gjennomføre en spørreundersøkelse i aldersgruppen 65+, og deretter utvikle et tilpasset tiltak. NMCU vil også fortsette å organisere fylkesvise «*SE OSS!!*» kampanjer hver vår.

Sikkerhetsutstyr

Temaanalyser basert på Statens vegvesens ulykkesanalyser viser at feil hjelmbruk er et problem ved dødsulykker. I flere tilfeller har motorsyklisterens hjelm falt av i sammenstøtet, enten fordi den ikke passet eller fordi festeanordningen røk. NMCU vil derfor arbeide for at motorsyklisterne bevisstgjøres en hjelms levetid, og oppfordres til å bytte hjelm når den ikke lenger passer eller når festeanordningen er utslitt. Det er også viktig å oppfordre motorsyklister til å bruke godt kjøreutstyr og velge kjøreutstyr med synbarhetsfarger.

Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2018-2021

Statens vegvesen og NMCU har i 2017 revidert den *Nasjonale strategien for motorsykkel og moped*. Aktørene vil arbeide med å følge opp de om lag 20 oppfølgingstiltakene rettet mot trafikant, kjøretøy og veg.

²² Høye, Alena, Vaa, Truls og Hesjevoll, Ingeborg S. 2016: *Temaanalyse av dødsulykker på motorsykkel 2005-2014*. TØI rapport 1510/2016

Moped

[Avventer temaanalyse om mopedulykker som ferdigstilles 1/11-2017. Denne vil danne grunnlag for tiltak rettet mot mopedførere.]

Oppfølgingstiltak:

74. Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafiksikkerhetsdager for motorsykel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.
75. Statens vegvesen vil initiere etablering av trafiksikkerhetsteam med motorsykelekspert som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykel og moped.
76. NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).
77. NMCU vil, i nært samarbeid med MC-forhandlerne, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjøreutstyr.

6.4 Innsatsområde – Transport med tunge kjøretøyer

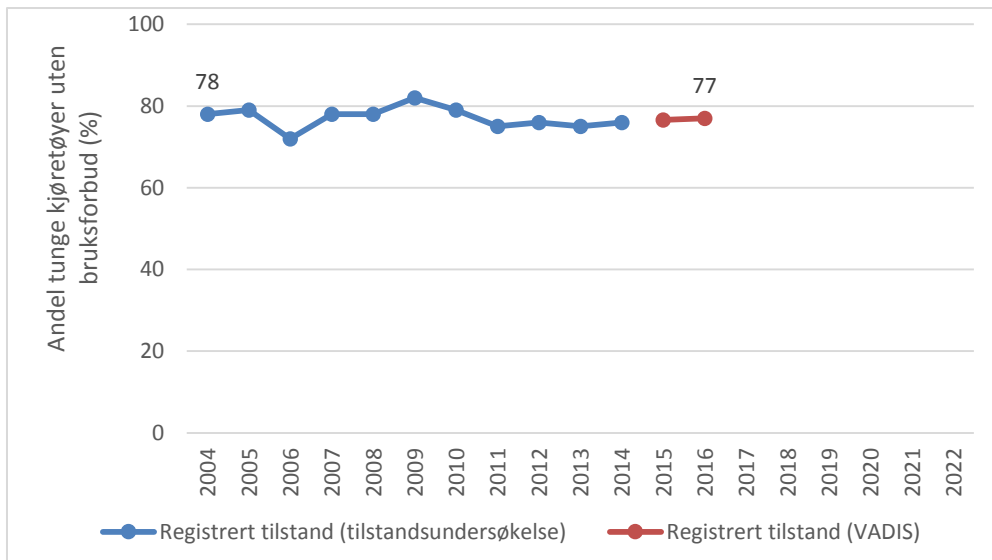
6.4.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2022 skal **XX**^A prosent av alle tunge kjøretøyer være uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud.

[^A Det er behov for å gjøre en nærmere vurdering av rutinene for innhenting av data før det fastsettes et mål knyttet til denne indikatoren. Det vil bli fastsatt et tilstandsmål i den endelige utgaven av tiltaksplanen.]

Særlig graverende feil og mangler som avdekkes ved teknisk utekontroll medfører bruksforbud, dvs. at kjøretøyet holdes igjen inntil forholdet er rettet opp. Vurderingen gjelder blant annet bremses, vekter, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last. Figur 6.5 viser at andelen som kan kjøre videre uten å få bruksforbud holder seg stabilt på i underkant av 80 prosent. Det er et mål at andelen tunge kjøretøyer som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud skal øke. Det er imidlertid en utfordring å følge opp tilstandsutviklingen på en god måte, i og med at det samtidig arbeides for økt målretting ved utvelgelse av hvilke kjøretøyer som tas ut til kontroll.



Figur 6.5 – Utvikling i andel kontrollerte tunge kjøretøy som ikke gis bruksforbud

I figuren er resultatene til og med 2014 hentet fra Statens vegvesen sin årlige tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold). Denne gjennomføres ikke lenger, og resultatene for 2016 og 2017 er hentet fra Statens vegvesen sitt nye kontrollsystem (VaDIS2). Resultatene fra VaDIS2 er basert på alle kontrollerte kjøretøy, mens det til grunn for tilstandsundersøkelsen skulle foreligge et tilfeldig utvalg. Resultatene fra VaDIS2 er derfor ikke fullt ut sammenliknbare med resultatene fra tilstandsundersøkelsen.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen i andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses og når det gjelder overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene (tabell 6.4).

Tabell 6.4 – Utdypende indikatorer for tunge kjøretøyer

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2016
Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses ^A	72,2 %
Andel førere av tunge kjøretøyer som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene ^{A B}	66,0 %

^A Tall hentes fra Statens vegvesen sitt kontrollsystem VaDIS2

^B Basert på Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller. Manglende overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan f.eks være brudd på regelverket mht døgnhvilt, daglig kjøretid, pauser, ukehvil eller bruk av fartsskriver. Den enkelte kontroll gjelder 28 dager tilbake i tid (eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 dager siden)

6.4.2 Tiltak rettet mot transport med tunge kjøretøyer

Kontroller, tilsyn og håndheving av regelverk

Statens vegvesens kontrollområde omfatter blant annet kontroll av tunge kjøretøy, herunder kontroll av kjøre- og hviletid, bremses, ulovlig kabotasje og vinterutrustning.

Statens vegvesen vil i perioden prioritere risikobasert kontroll og tilsynsvirksomhet, som innebærer tilsyn og kontroll av kjøretøy og virksomheter hvor det er høy risiko for overtredelse av regelverket. Arbeidstilsynet deltar på enkelte av vegkontrollene, sammen med Statens vegvesen og politiet. Eventuelle reaksjoner fra Arbeidstilsynet i etterkant av tilsyn vil bli rettet mot arbeidsgiver, men der man ser at bestiller har grove brudd på arbeidstid vil også bestiller følges opp.

Det vil ved inngangen til planperioden være etablert et system for risikoklassifisering av transportforetak. Dette vil gjøre 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.

For effektiv forebygging og håndheving av kontrollregelverket, er det viktig med effektive reaksjonshjemler for Statens vegvesen. Det er derfor et mål i første del av perioden å få iverksatt lovhjemler for håndheving av regelverket, blant annet for å hindre at kjøretøyer som ikke har forhold i orden kan kjøre videre etter endt kontroll. Det samme gjelder lovhjemler for lagring og gjenbruk av data som er samlet inn i forbindelse med kontroller. Dette vil bidra til at kontrollvirksomheten kan målrettes ytterligere.

Samarbeid mellom kontrolletatene

For å utvikle en koordinert kontrollstrategi og et mer effektivt samarbeid, er det etablert en samarbeidsgruppe med medlemmer fra Arbeidstilsynet, Statens vegvesen, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Gruppen utarbeidet i 2016 en rapport²³ med forslag til tiltak og virkemidler på vegtrafikkområdet. Som en del av oppfølgingen i planperioden, vil Statens vegvesen ta initiativ til blant annet å utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid mellom etatene. I tillegg vil det bli etablert regionale tverretatlige samarbeidsgrupper. Hensikten er å oppnå kontinuitet i samarbeidet, samkjøre kontrollstrategi og oppnå kvalitetssikret informasjons- og erfaringsutveksling.

Arbeidsrelaterte trafikulykker

Arbeidstilsynet gjennomfører tilsyn rettet mot arbeidsgivers ansvar for å forebygge arbeidsrelaterte trafikulykker. Arbeidstilsynet vil, i samarbeid med partene i arbeidslivet (Treparts bransjeprogram for transport), utvikle et internettbasert verktøy som virksomheter kan ta i bruk for å lette gjennomføringen av risikovurderinger. Verktøyet skal gi spesifikk veiledning og bidra til å øke motivasjonen hos arbeidsgivere for å vurdere risiko i egen virksomhet, og følge opp med risiko-reducerende tiltak. Dette verktøyet skal testes ut i tre bransjer i 2018, deriblant transportbransjen.

Bestillere av transportoppdrag spiller en viktig rolle for trafiksikkerheten, ved at de setter premisser for gjennomføring av transportoppdrag. Bestillere har blant annet en plikt til å informere leverandører om at arbeidstakere minst skal ha lovpålagte lønns- og arbeidsvilkår, og til å påse at dette blir etterlevd. Det samme gjelder hovedleverandører som inngår kontrakter med underleverandører. Arbeidstilsynet har i 2017 gjennomført målrettede tilsyn med dette, og vil fortsette denne innsatsen i 2018.

[Arbeidstilsynet arbeider med å utforme et tekst/tiltak rundt informasjon til arbeidsgivere om meldeplikten og rutiner for varsling mellom etatene ved trafikulykker som også er arbeidsulykker.]

²³ Statens vegvesen 2016: Strategi for økt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene og politiet innenfor vegtransporten/vegtrafikkområdet.

Trygg Trailer

Trygg Trailer er et samarbeid mellom Statens vegvesen og transportkjøpere. Gjennom *Trygg Trailer* gir Statens vegvesen bedrifter en enkel opplæring i kontroll av kjøretøy som kommer for å hente og/eller levere last om vinteren. Bedriftene lærer å sjekke dekkmonster, kjettinger og lastsikring. I planperioden vil det ses på muligheten for å utvide *Trygg Trailer* til også å omfatte mer generell trafiksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i virksomhetene. Det er også ønskelig å bruke *Trygg Trailer*-nettverket til å informere om og øke bruken av «*Veileder for bestilling av transport-tjenester*²⁴». Denne er utgitt av «Treparts bransjeprogram for transport», som er et samarbeid mellom arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene og myndighetene.

Kampanjer og informasjon

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) fortsetter med en kontinuerlig utvikling av kvalitetssystemet *KMV (Kvalitet og miljø på vei)* og utvidelse av antall bedrifter som tar dette i bruk. For bedrifter som har *KMV* vil ISO-sertifisering (ISO 39001) bli betydelig forenklet og bidra til ytterligere fokus på trafiksikkerhet. Det er videre en nær sammenheng mellom *KMV* og programmet *Fair Transport* som ble introdusert i august 2017. Med *Fair Transport* vil NLF framheve og tydeliggjøre trygg transport fra ansvarlige transportører. Transportører som kjører trafiksikkert er utslippsvennlige og tilbyr gode arbeidsforhold.

NLF vil videreutvikle og promotere NLFs standarder/veiledninger om lastsikring, tunnelbrann, krokcontainere og betongelementer, samt utarbeide nye standarder/veiledere når nye behov oppstår.

[Norsk transportarbeiderforbund ønsker (dersom ikke aksjon sykkelnasjon blir iverksatt) å få i gang en generell sikkerhetskampanje rettet mot lastebilsjåførere. Stikkord for en slik kampanje kan f.eks. være Nattarbeid- lange arbeidsdager – sikkerhetstenkning i alle ledd – bruk av bilbelte osv. Gjennomføringen av Aksjon Sykkelnasjon er enda ikke avklart, og vi avventer en endelig tilbakemelding i høringsperioden.]

Blindsoner

Med grunnlag i en forestående temaanalyse av dødsulykker med myke trafikanter og blindsoner på store kjøretøy, vil Statens vegvesen utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og myke trafikanter, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen. Informasjonen vil være tilpasset ulike målgrupper og ansvarlige aktører.

Gjennom samspillkampanjen «*Del veien*», vil det også rettes oppmerksomhet på ulykkesfaren som oppstår når syklister kommer i blindsonene til tunge kjøretøy. Se også kapittel 6.2.2 om gående og syklende.

Prosjektet *Venner på veien* videreføres i regi av NLF, med støtte fra Trygg Trafikk, If forsikring og Samferdselsdepartementet (finansieringsstøtte). Prosjektet rettes mot barn og unge og gjennomføres ved besøk på skoler. Det informeres om lastebilenes blindsoner og hvordan barn og

²⁴ <http://www.arbeidstilsynet.no/binfil/download2.php?tid=261376>

unge skal forholde seg til lastebiler i trafikken. I dette arbeidet brukes NLFs filmer med fokus på blindsoner, barn og vogntog.

Kjøre- og hviletid

Yrkestrafikkforbundet avholder egne kurs for medlemmene vedrørende reglene for kjøre- og hviletid og viktigheten av å overholde disse.

Statens vegvesen har planlagt 19 nye døgnhvileplasser i perioden 2018-2023.

Oppfølgingstiltak:

78. Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.
79. Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.
80. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
81. Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.
82. Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og påseplikt.
83. Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvide *Trygg Trailer* med konkrete tiltak for å påvirke trafiksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.
84. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med myke trafikanter og blindsoner på store kjøretøy.
85. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og myke trafikanter og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.
86. NLF vil videreføre prosjektet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.

6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper

6.5.1 ATV

I 2016 omkom 6 personer på ATV i Norge. Mange av ATV-ulykkene skjer utenfor offentlig veg, og det er derfor sannsynlig at det er en underrapportering av skader.

Det er behov for mer kunnskap om ATV-kjøring og ATV-ulykker i Norge. Statens vegvesen vil derfor etablere et kompetanseråd med eksperter innen området. Aktuelle oppgaver vil blant annet være å følge opp temaanalysen av ulykker med ATV fra 2015²⁵ og arbeide med gjennomføring av relevante tiltak som for eksempel informasjonsarbeid og opplæring.

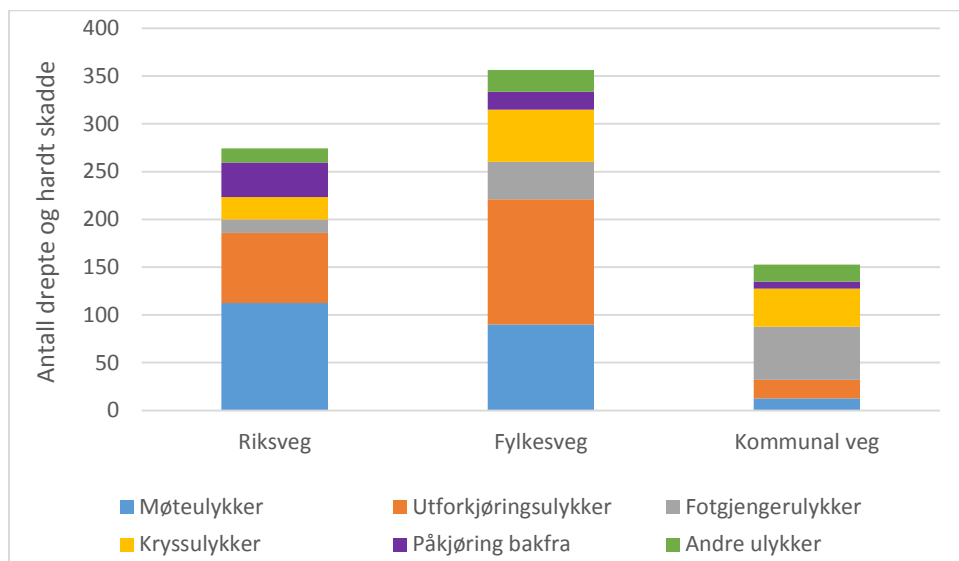
²⁵ Statens vegvesen 2015: *Temaanalyse. Ulykker med ATV*. Statens vegvesens rapporter nr. 366

7. Trafikksikre veger

7.1 Grunnlag for prioritering av målrettede tiltak for trafikksikre veger

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye vegnett og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet.

I tiltaksplanen begrenser vi oss til fysiske tiltak der reduksjon i drepte og hardt skadde er et sentralt formål. Dette er i stor grad tiltak som er målrettet inn mot bestemte uhellstyper.



Figur 7.1 – Drepte og hardt skadde i perioden 2013-2016 fordelt på vegkategori og uhellstype

Ulykkesstatistikken for 2013-2016 viser at for alle vegkategorier samlet ble 27 prosent drept eller hardt skadd i møteulykker, 29 prosent i utforkjøringsulykker og 15 prosent i fotgjengerulykker. Figur 7.1 viser at utfordringene er ulike for de ulike vegkategoriene. Møteulykker er den største utfordringen på riksvegnettet, mens utforkjøringsulykker dominerer på fylkesvegnettet og ulykker med fotgjengere og syklister på det kommunale vegnettet. Sykkelulykker inngår ikke som en egen uhellstype i ulykkesstatistikken. Imidlertid viser en gjennomgang at om lag halvparten av de drepte og hardt skadde syklisterne blir drept eller hardt skadd i kryssulykker.

Innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende. Tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker er omtalt i kapittel 7.2. Når det gjelder gående og syklende er fysiske tiltak og trafikantrettede tiltak omtalt samlet i kapittel 6.2.

Tiltak innenfor disse innsatsområdene er likevel ikke tilstrekkelig. Andre prioriterte tiltaksområder er sikkerhet i tunneler (kapittel 7.3.1), oppfølging av vegsikkerhetsforskriften (kapittel 7.3.2) og drift og vedlikehold (kapittel 7.3.3).

7.2 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker

7.2.1 Tilstandsmål

For å redusere antall alvorlige **møteulykker** legges det til grunn at det i planperioden 2018-2021 skal bygges møtefrie veger slik at:

Innen 1/1-2022 skal **XX^A** prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veger.

[^A Det vil foreligge et tall i den endelige utgaven av tiltaksplanen. Gjelder også manglende tall i avsnittet nedenfor.]

Møtefrie veger omfatter firefelts veger med midtdeler og to- eller trefelts veger med midtrekkverk. I følge Statens vegvesens vegnormaler²⁶ er det behov for fire felt på veger utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgntrafikk over 12 000 og to- eller trefelts veg med midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk ligger mellom 6 000 og 12 000. Dersom dette hadde vært oppfylt hadde **XX** prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregått på møtefrie veger. I planperioden 2014-2017 blir andelen økt fra 45 prosent per 1/1-2014 til **XX** prosent per 1/1-2018. Målet for tilstanden per 1/1-2022 (**XX** prosent) tar utgangspunkt i at prioriteringene i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 blir fulgt, samt gjennomføring av prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.

I den årlige resultatoppfølgingen vil vi også følge opp omfanget av etablering av forsterket midtoppmerking (tabell 7.1).

Tabell 7.1 – Utdypende indikatorer for møteulykker

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Antall km veg med forsterket midtoppmerking	Riksveg	XX^A
	Fylkesveg	XX^A

^A Det vil foreligge tall til den endelige utgaven av tiltaksplanen.

For å redusere antall alvorlige **utforkjøringsulykker** er det satt følgende tilstandsmål:

I perioden 2018-2023 vil det bli gjennomført tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk. I *Meld. St 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det satt som ambisjon at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1-2024 skal oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekker, ettergivende master profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekker skal det

²⁶ Statens vegvesens Håndbok N100 Veg- og gateutforming

utføres nødvendig utbedring av terrenget langs vegen. Dette blir omtalt som en «*minstestandard med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker*».

En grov kartlegging utført av Statens vegvesens regioner viser behov for å gjennomgå og utføre tiltak på i størrelsesorden 5700 km av riksvegnettet. Imidlertid er det i Statens vegvesens handlingsprogram kun funnet rom for å prioritere tiltak på 1500 km av riksvegnettet.

Som det framgår av figur 7.1 er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. NTP fastsetter ikke noe mål for fylkesvegnettet, men vi vil likevel prioritere å følge opp fylkeskommunenes innsats i den årlige resultatoppfølgingen gjennom indikatoren i tabell 7.2.

Tabell 7.2 – Utdypende indikator for utforkjøringsulykker

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2016
Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.	-

7.2.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker

Møteulykker er den største utfordringen på riksvegnettet, og bygging av møtefrie veger er det sikreste tiltaket for å forhindre møteulykker. I tillegg forhindres utforkjøringsulykker mot venstre.

For å oppfylle krav fastsatt i Statens vegvesens vegnormaler bør om lag 1 200 km av riksvegnettet være firefelts veg. Ved utgangen av 2017 vil vi ha 785 km firefelts veg, dvs om lag 65 prosent av behovet. Statens vegvesen prioriterer bygging av 104 km firefelts veg som åpnes for trafikk i perioden 2018-2023. I tillegg kommer om lag 122 km firefelts veg som ligger innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.

Vegnormalenes behovskrav for midtrekkverk på to- og trefelts veger er oppfylt på 1 450 km av riksvegnettet. Ved utgangen av 2017 vil denne løsningen være etablert på om lag 300 km riksveg, hvilket er om lag 21 prosent av behovet. I planperioden 2018-2023 prioriterer Statens vegvesen bygging av 61 km to- og trefelts veger med midtrekkverk.

Vi ser at det ved utgangen av seksårsperioden som omfattes av Statens vegvesens handlingsprogram fortsatt vil være et betydelig gjenstående behov for bygging av møtefrie veger. Dette gjelder særlig bygging av to- og trefelts veger med midtrekkverk.

For fylkesvegnettet er det ut fra de samme kriteriene som på riksvegnettet behov for om lag **XX** km firefelts veg og om lag **XX** km midtrekkverk på to- eller trefelts veger. Ved utgangen av 2017 er det kun **XX** km møtefri fylkesveg. *[Vi vil hente inn tall til 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 trafiksikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk.

Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skal være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Målet vil ikke

bli nådd fullt ut, hvilket i hovedsak skyldes at forsterket midtoppmerking på eksisterende veg bør etableres i forbindelse med reasfaltering, og på enkelte strekninger vil dette først skje etter 2019.

Det vil også bli etablert forsterket midtoppmerking på riksvegstrekkninger som ikke omfattes av målet i budsjettet for 2015. Dette gjelder nye vegprosjekter og utbedringsstrekkninger som i dag er for smale, og som utvides til $\geq 7,5$ meter.

Det er behov for en systematisk gjennomgang av det fylkeskommunale vegnettet, med sikte på å plukke ut strekkninger der det kan etableres forsterket midtoppmerking uten at det først må breddeutvides eller etableres et bedre tilbud for gående og syklende. På disse strekkningene vil det kunne etableres forsterket midtoppmerking ved neste reasfaltering, uten at dette vil gi vesentlige merkostnader.

Oppfølgingstiltak:

87. I planperioden 2018-2023 vil 226 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav 104 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og 122 km innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.
88. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 bygge midtrekkverk på 61 km to- og trefelts riksveg.
89. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekkningen reasfalteres.
90. Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekkninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekkningene når de blir reasfaltet.

7.2.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker

Mens antall møteulykker har blitt redusert gjennom bygging av møtefrie veger og etablering av forsterket midtoppmerking, har det til nå ikke vært en tilsvarende målrettet satsing på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Dette gjenspeiles i ulykkesstatistikken. De siste tre årene har utforkjøringsulykker vært den uhellstypen med flest drepte og hardt skadde.

Dybdeanalyser av dødsulykker viser at terrenget eller andre hindringer langs vegen var en antatt medvirkende årsak til skadeomfanget i noe over halvparten av alle utforkjøringsulykker med dødelig utfall. Det er derfor beskrevet en minstestandard for å redusere sannsynligheten for at involverte i utforkjøringsulykker blir drept eller hardt skadd (se kapittel 7.2.1). Statens vegvesen, Region øst har utarbeidet en forenklet registreringsmetode for å fange opp behov for tiltak knyttet opp mot minstestandarden.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det grovt anslått å koste i størrelsesorden 2,5 mrd. kr å tilfredsstille minstestandarden på alle riksveger med fartsgrense ≥ 70 km/t. Ambisjonen i NTP er at dette skal være oppnådd innen 1/1-2024. I Statens vegvesens handlingsprogram er det ikke funnet rom for å prioritere et så stort beløp til målrettede tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Videre har de fleste regionene brukt et høyere kostnadsanslag per km utbedret veg enn det som var lagt til grunn i NTP. Dette har ført til at Statens vegvesens prioriteringer i perioden 2018-2023 kun vil gi nødvendige tiltak på om lag 1 500 km av de om lag 5 700 km som vi antar vil ha behov

for tiltak. Imidlertid er strekningene i stor grad prioritert ut fra hvor det er størst utfordringer med hensyn til utforkjøringsulykker, og disse strekningene vil ofte ha behov for mer omfattende tiltak enn på andre strekninger.

Ambisjonsnivået i NTP er kun knyttet til riksvegnettet. Imidlertid er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Det er derfor viktig at fylkeskommunene igangsetter et systematisk arbeid for å oppnå minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet, på tilsvarende måte som Statens vegvesen gjør for riksvegnettet.

Det er behov for økt kunnskap om utforkjøringsulykker. I planperioden vil det bli sett spesielt på årsaker til utforkjøringsulykker på motorveg og på risikofaktorer i kurver generelt.

Bruk av rekkverk er et viktig trafiksikkerhetstiltak der behovskriteriene for dette er oppfylt, men det forutsetter bruk av godkjente produkter og at monteringen utføres med høy faglig kvalitet. Trafiksikkerhetsforeningen²⁷ vil gjennomføre tiltak for å sikre kvaliteten på montering av rekkverk.

Oppfølgingstiltak:

91. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.
92. Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP mht. utforkjøring.
93. Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.
94. Statens vegvesen vil utføre en analyse for å finne sammenhengen mellom ulike risikofaktorer og ulykker i kurver. Basert på denne kunnskapen lages en forbedret metodikk for å peke ut kurver med behov for tiltak.
95. Trafiksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafiksikre veger

7.3.1 Tiltak for økt sikkerhet i tunneler

Tunnelsikkerhetsforskriften²⁸ for riksveger lengre enn 500 meter trådte i kraft i mai 2007. Formålet med forskriften er å forebygge og redusere konsekvensene av kritiske hendelser i vegtunneler. Forskriften omfatter totalt 224 tunneler med behov for tiltak, og ved inngangen til planperioden gjenstår utbedring av 176 tunneler. Fire av disse vil ikke bli utbedret fordi de vil bli lagt ned som følge av at det bygges ny tunnel. I ytterligere 20 – 25 tunneler vil det kun bli gjort mindre tiltak, i påvente

²⁷ Trafiksikkerhetsforeningen er en nystiftet interesseforening for alle som jobber innen området trafikk- og veisikring, og for alle som er opptatt av trygge og sikre trafikkmiljø.

²⁸ Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften)

av at de erstattes av nye veg- og tunnelløsninger. De resterende om lag 150 tunnelene utbedres i henhold til forskriften.

Av hensyn til den totale sikkerheten i tunnelene er det også viktig å utbedre forfall som har oppstått som følge av mangelfull vedlikehold. For å unngå ulempene som trafikantene påføres ved å stenge tunneler i to omganger, og for å få til en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring, vil forfall bli utbedret samtidig med tiltak for å innfri kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Dette medfører økte kostnader. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kravene i forskriften ikke vil bli innfridd i alle tunneler innen den opprinnelige fristen i 2019. Fristen for utbedring av TEN-T tunnelene utsettes til 2020/2021, og for de resterende riksvegtunnelene til 2022/2023²⁹.

Oppfølgingstiltak:

96. Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften. De resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter utbedres innen 2022/2023.

7.3.2 Tiltak for oppfølging av vegsikkerhetsforskriften

*Vegsikkerhetsforskriften*³⁰ trådte i kraft høsten 2011, og følger opp EU sitt direktiv om sikkerhetsforvaltning av infrastrukturen³¹. Forskriften gjelder for TEN-T vegnettet³² og krever gjennomføring av trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser og trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter samt sikkerhetsrangering og sikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegnett. I tillegg stilles krav til behandling av data om ulykker og opplæring og godkjenning av TS-revisorer. Vegsikkerhetsforskriften sikrer at trafiksikkerhet integreres i alle faser av planlegging, prosjektering og drift av veginfrastrukturen, og vil bidra til at det gjennomføres tiltak der behovet med hensyn til trafiksikkerhet er størst.

I tilsynssak 2014-01 påpekte Vegtilsynet en rekke svakheter i styrende dokumenter mht. oppfølging av vegsikkerhetsforskriften. Alle tilrådninger skal være lukket senest våren 2018. Dette omfatter blant annet reviderte retningslinjer til forskriften, nye/reviderte prosesser i kvalitetssystemet, mal for gjennomføring av trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, revidert veileder for trafiksikkerhetsrevisjoner og sikkerhetsinspeksjoner, noen endringer i retningslinjene for styring av vegprosjekter og regionale samlinger med fokus på oppfølging av vegsikkerhetsforskriften. Det legges opp til en evaluering i 2019/2020 for å se om endringene som gjennomføres er gode nok.

EU-direktivet om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen stiller krav om at det skal gjennomføres en sikkerhetsrangering av TEN-T vegnettet minimum hvert tredje år. Statens vegvesen vil videreføre gjeldende praksis med å gjennomføre sikkerhetsrangeringer i tilknytning til prosessene med NTP og handlingsprogrammet, og disse vil omfatte hele riksvegnettet. Det vil imidlertid bli sett på muligheten for forenklinger, og om det kan gjøres justeringer som gjør at arbeidet blir mer relevant som grunnlag for prioriteringer i styringsdokumentene.

²⁹ Prop. 1 S (2016-2017) For budsjettåret 2017 (Samferdselsdepartementet)

³⁰ FOR 2011-10-28 nr. 1053: Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)

³¹ Europaparlamentets og Rådsdirektiv 2008/96/EF av 19. november 2008 om trafiksikkerhetskrav til veginfrastrukturen

³² TEN-T vegnettet i Norge omfatter E6, E18, E39, E16, E14, E105, rv 23 og deler av E10

Oppfølgingstiltak:

97. Statens vegvesen vil evaluere oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften.

7.3.3 Drift og vedlikehold

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at vegnettet skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk og for å holde god miljøstandard. Dette omfatter blant annet brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og renhold, fornying av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikantinformasjon. Det inngås 5-årige kontrakter for mesteparten av driftsoppgavene innenfor et geografisk område. Driftskontraktene gjelder aktiviteter både på riks- og fylkesveger.

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker og vegfundament, grøfter, bruer, tunneler, støy-skjermer og andre tekniske anlegg. Målet med vedlikeholdstiltak er at tilstanden og kvaliteten på vegnettet opprettholdes, både med hensyn til funksjon og sikkerhetsnivå.

Det er viktig å samordne ulike prosesser for å sikre ønsket standard med hensyn til trafiksikkerhet. Eksempelvis bør nødvendig utbedring eller oppsetting av rekkverk utføres samtidig med at det legges nytt vegdekke. Videre er det viktig at det hver gang veger utenfor tettbygd strøk med vegbredde $\geq 7,5$ meter blir reasfaltet, også gjøres en vurdering av om det skal etableres forsterket midt-oppmerking (jf. kapittel 7.2.3).

Det er avgjørende at alle som er involvert i drift og vedlikehold har den nødvendige kompetansen for å sikre et resultat som ivaretar trafiksikkerheten på en god måte. Dette forutsetter et nært samarbeid med entreprenørbransjen, og at gjeldende kompetansekrav og opplæringsprogram blir fulgt.

Prioriteringer innenfor drift og vedlikehold av riksvegnettet er omtalt i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (2029). Innenfor drift skal tiltak som ivaretar trafiksikkerhet prioriteres. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting og strøing med salt og sand er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. I tillegg prioriteres blant annet driftsoppgaver som legger til rette for forutsigbarhet for gående og syklende. Innenfor vedlikeholdet har oppretting av skader som kan føre til at vegen blir akutt trafikkfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig, høyeste prioritet. Deretter kommer oppretting av skader og slitasje som kan føre til konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet.

Ambisjonsnivået for drift og vedlikehold av fylkesveger og kommunale veger fastsettes av den enkelte fylkeskommune og kommune. Statens vegvesens *Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger* skal i utgangspunktet gi retningslinjer for drift og vedlikehold av riksveger, men håndboka er tilrettelagt slik at standarden også kan brukes for fylkeskommunale og kommunale veger etter fylkeskommunenes eller kommunenes beslutning. Retningslinjene bygger på et solid faglig grunnlag og bruk av standarden vil blant annet sikre at trafiksikkerheten ivaretas på en god måte.

8. Intelligente transportsystemer (ITS)

8.1 Grunnlag for prioritering av ITS-tiltak

Det er ingen tvil om at den teknologiske utviklingen er en viktig grunn til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørt km er dramatisk mye lavere enn for noen tiår siden. Basert på ulike empiriske undersøkelser kan vi anta at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en bil som er ny i 2017 er om lag 40 prosent lavere enn i en bil som var ny i 1997³³.

Den positive trafiksikkerhetseffekten av nye og sikrere kjøretøy vil fortsette, og dette er en vesentlig årsak til at det er fastsatt et etappemål med ambisjon om hele 60 prosent reduksjon i drepte og hardt skadde innen 2030. Utvikling av- og tilrettelegging for intelligente transportsystemer (ITS) vil være en sentral del av trafiksikkerhetsarbeidet. Dette er løsninger som bruker informasjons- og kommunikasjonsteknologi i et trafikk- eller transportsystem, og der hensikten er å påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling. En rekke ITS-løsninger som tas i bruk vil bidra til bedre trafiksikkerhet og omfatter løsninger både i kjøretøy og for infrastruktur. Det er for eksempel allment akseptert at det ligger et vesentlig potensiale for økt trafiksikkerhet i automatiserte (selvkjørende) kjøretøy. Men det er lang veg fram før selvkjørende kjøretøy blir dominerende i trafikkbildet, og før vi kommer så langt er det behov for å gjennomføre en rekke tiltak for å styre utviklingen i riktig retning.

I planperioden 2018-2021 vil innsatsen derfor bli konsentrert innenfor to områder:

- Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur (samvirkende ITS) og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy (se kapittel 8.2).
- Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafiksikkerhetseffekt som er tilgjengelig i dag (se kapittel 8.3).

8.2 Innsatsområde - Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy

8.2.1 Tilstandsmål

Tilrettelegging for selvkjørende kjøretøy omfatter gjennomføring av piloter innen samvirkende ITS og automatiserte transporter, hvor det blant annet vil bli sett på krav til infrastruktur og systemer for selvkjørende kjøretøy. Det arbeides videre med å få på plass nødvendige regulatoriske bestemmelser knyttet til selvkjørende kjøretøy.

Innsatsen innenfor dette området skal måles opp mot følgende tilstandsmål³⁴:

Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og selvkjørende kjøretøyer inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.

³³ TØI: Arbeidsdokument 4023-R Beregningsoppdrag Nasjonal tiltaksplan for TS på veg

³⁴ Målformuleringen er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2018-2023 (2029)

Vi ser for oss at tilstandsmålet skal nås gjennom en utvikling der det utveksles data mellom vegkant, kjøretøy og vegtrafikksentral i sann tid. Det er en grunnleggende forutsetning at trafiksikkerheten skal ivaretas på en god måte.

8.2.2 Tiltak for effektiv datautveksling mellom kjøretøy, infrastruktur og vegtrafikksentral

Statens vegvesen vil sikre at ny teknologi vil bidra til å bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling, slik at det oppnås bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet. Trafikkinformasjonstjenester og tjenester som samler inn sanntids værdata langs vegen skal videreutvikles. Sammen med bruk av kamera gir værdata grunnlag for bedre informasjon om værforholdene langs riks- og fylkesvegene i Norge.

Trafikkinformasjon på felles europeisk format sikrer at vegmeldinger og sanntids trafiksikkerhetsrelatert veg- og trafikkinformasjon blir tilgjengelig på ett sted på standardisert og språkuavhengig format.

For å formidle trafikkinformasjon er friteksttavler benyttet på mange strekninger. Erfaringen med dette er god, og det er forventet at friteksttavler bidrar til reduksjon i antall ulykker. Hensikten er å kunne nå fram med viktig informasjon til trafikantene på strategiske punkter i vegnettet, slik at viktig varsling av fare, trafikkinformasjon og omkjøringsalternativ kan formidles raskt og direkte. Statens vegvesen planlegger etablering av flere tavler i alle regionene.

Statens vegvesen utvikler en ny karttjeneste for veg- og trafikkinformasjon, med publikum og mobilbrukere som hovedmålgruppe. Videreutvikling kan gi brukerne mulighet for å abonnere på meldinger på en fast rute og få automatisk melding om kø og andre hendelser på denne ruten.

Statens vegvesen vil innføre enhetlige systemer på vegtrafikksentralene som gir bedre beslutningsstøtte for trafikkstyring og driftsoppgaver, telefonisystem som er integrert mot nødnett og som effektiviserer svartjenester, varslinger og samhandling med entreprenører, politi og redningsetater. Sammen med kameraovervåking og systemer for automatisk deteksjon av hendelser er kvalitetsheving av vegtrafikksentralene svært viktig for beredskapen og håndtering av hendelser på det norske vegnettet.

Oppfølgingstiltak:

98. Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene for effektiv håndtering av hendelser på vegnettet (VTS 2020).

8.2.3 Tiltak for tilrettelegging for automatiserte kjøretøy

ITS-piloter

Det vil i perioden gjennomføres piloter for samvirkende ITS og automatiserte transportere. Det er et mål at pilotene skal være med på å tilrettelegge for et mer forutsigbart vegnett, ved å demonstrere hvordan samvirkende ITS kan implementeres. Samvirkende ITS skal for eksempel bidra til å redusere omfanget av uønskede hendelser på vegnettet.

Aktuelle tema for piloter er blant annet selvkjørende tunge biler, nødvendig infrastruktur og systemer for samvirkende og selvkjørende biler, styrking av trygg næringstransport gjennom automatiserte og målrettede kontroller og hvordan tunnelsikkerhet kan ivaretas med samvirkende ITS. Deling av sensordata fra kjøretøy vil for eksempel kunne gi sluttbruker tilgang til sanntidsinformasjon om tilstand på vegnettet og dermed kunne bidra til redusert ulykkesrisiko.

På E8 monteres kamera, trafikkmålere, informasjonstavler og værstasjoner. Videre testing vil omfatte nye teknologiske løsninger og kjøretøy. Hensikten er at ny teknologi skal gi nye standarder på hele vegnettet, som effektiviserer næringstransporten og gir tryggere persontransport.

Gjennomføring av piloter vil gi grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt. I 2022 vil vi ha høstet kunnskap fra pilotene og dermed grunnlag for videre satsing på bruk av ny teknologi for mer automatisert transport.

Utfordringer ved selvkjørende kjøretøy

I en framtid hvor alle biler er førerløse er det forventet at vegnettet kan utnyttes bedre, bilene kan kjøre med mindre avstand og raskere enn med fører. Systemet vil ta seg av alle oppgaver, overvåke omgivelsene og håndtere alle situasjoner. Det finnes store forventninger til at automatiserte kjøretøy skal ha lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy fordi de fleste ulykker skjer som følge av førernes handlinger. Antagelsen er at samvirkende intelligente transportsystemer og automatisering reduserer eller eliminerer muligheten for førerne til å gjøre feil og dermed reduserer ulykkesrisikoen. Mer automatisering burde følgelig medføre større reduksjoner av ulykkesrisikoen.

I praksis vil det være slik at overgangen til automatisert kjøring vil være flytende. Førerstøtte-systemer 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. Dette er et område som det forskes mye på, og vi må forvente at innføring av automatisk kjøring vil skje gradvis. Automatisk kjøring vil kreve at kjøretøy kommuniserer med hverandre og at de også kommuniserer med infrastrukturen, slik at kjøreforholdene alltid blir tatt hensyn til.

Tilrettelegging for selvkjørende kjøretøy

Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet igangsatt et lov- og forskrifts-arbeid for å kunne prøve ut førerløse kjøretøy. Hensikten er å legge til rette for utprøving innenfor trygge og sikre rammer. Videre utprøving vil gi bedre indikasjoner på hvilke fordeler vi kan forvente at teknologien bringer med seg. Det forventes at slik teknologi vil ha en positiv effekt på trafiksikkerheten i framtiden.

Oppfølgingstiltak:

99. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.
100. Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet igangsatt et lov- og forskriftsarbeid for å kunne prøve ut førerløse kjøretøy, med formål å legge til rette for utprøving innenfor trygge og sikre rammer.

8.3 Innsatsområde - Kjøretøyteknologi

8.3.1 Tilstandsmål

På kort sikt oppnås økt trafiksikkerhet ved å framskynde utbredelsen av biler med ny teknologi med dokumentert positiv trafiksikkerhetseffekt. Vi har valgt å knytte tilstandsmål til utbredelse av tre ulike teknologiske innretninger, som er tilgjengelig i mange nye biler, men som foreløpig kun finnes i en mindre andel av bilparken.

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2022 skal:

- 25 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har automatisk nødbrems (AEB).
- 52 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har feltskiftevarsler.
- 25 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har automatisk nødbrems som forhindrer kollisjon med fotgjengere og syklistere (Fotgjenger-AEB).

I faktaboks 8.1 er det gitt en nærmere beskrivelse av de tre innretningene som det er knyttet tilstandsmål til. Ambisjonsnivået for tilstandsmålene er en utbredelse som er svakt høyere enn det vi får ved en ren trendframskriving. Det betyr at vi forventer å måtte gjennomføre nye tiltak som bidrar til økt utbredelse.

Automatisk nødbrems (AEB) er systemer som varsler føreren og setter i gang nedbremsing ved nært forestående kollisjon med et annet kjøretøy. Denne teknologien påvirker i hovedsak ulykker med påkjøring bakfra, men er som regel kombinert med system for frontkollisjonsvarsling. I 2017 antas at 14,4 prosent av trafikkarbeidet utføres av biler med automatisk nødbrems.

Feltskiftevarsler 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. I 2017 antas at 39,2 prosent av trafikkarbeidet utføres av biler med feltskiftevarsler.

Fotgjenger-AEB er systemer som varsler føreren 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 2017 antas at 14,4 prosent av trafikkarbeidet utføres av biler med fotgjenger-AEB.

Faktaboks 8.1 – Automatisk nødbrems (AEB), feltskiftevarsler og Fotgjenger-AEB

8.3.2 Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafiksikkerhetseffekt

De tre viktigste tilnærmingene for å framskynde implementering av viktig kjøretøyteknologi vil være følgende:

1. *Markedets etterspørsel* fremmer utvikling og implementering.
2. *Myndigheters reguleringer* og kravspesifikasjoner vil også gi et bidrag for å fremme implementering.
3. *Bilavgiftene* kan brukes bevisst for å fremme implementering av utstyr som har betydning for trafiksikkerhet.

Markedet

Markedets etterspørsel etter sikkerhet er en viktig driver for utvikling og implementering av teknologiske sikkerhetssystemer. Systemer med stor sikkerhetseffekt som ventelig vil være etterspurt i et marked såfremt de er tilstrekkelig kjent er *automatisk fartsholder med autobremser*, ulike systemer for sikker bykjøring (*fotgjengerkjenningsystemer og syklistkjenningsystemer med autobremser*) og ulike systemer for *feltskiftevarsling og kjørefeltsholder*. Det er likevel slik at ikke alle systemer vil kunne bli implementert bare på grunnlag av markedsmekanismer, selv om de har stor sikkerhetsgevinst. Effekten av mange av systemene oppleves ikke direkte av den enkelte trafikant. Det er summen av at mange har systemene som gir samfunnsmessige effekter. I tillegg kommer at flere av systemene begrenser trafikantenes handlefrihet. Dette vil av markedet kunne oppfattes negativt, særlig når sikkerhetsnyttens for den enkelte bilkjøper ikke er tydelig.

Utøving av myndighetsansvar

I de tilfellene der markedspåvirkning ikke er nok, vil myndighetsansvaret måtte komme sterkere inn. Reguleringer og kravspesifikasjoner vil ha stor betydning, men her er vi igjen avhengige av internasjonal utvikling. Generelt kan ikke Norge kreve strengere tekniske krav til kjøretøy enn hva EU gjør. Det er derfor viktig at Norge følger arbeidet i EU og deltar i internasjonale fora for å bidra og påvirke resultatene. Statens vegvesen vil derfor delta og følge med på aktiviteten og utviklingen i internasjonale ekspertgrupper på områdene som sammenfaller med våre nasjonale interesser.

Implementering av viktige og effektive systemer som *fartsgrenseassistent/fartsgrenseholder (Intelligent Speed Adaptation, ISA)* og *alkolås* vil avhenge av standardisering, internasjonale krav og nasjonal oppfølging. ECall er et eksempel på et sikkerhetssystem der sentrale myndigheter i EU har vedtatt implementering. ECall vil redde liv og vil bli en ettertraktet trygghetstjeneste i vegtransportsektoren. Statens vegvesens virksomhet, med trafikkstyring, informasjon og hendelseshåndtering, vil få stor nytte av eCall. Statens vegvesen vil bidra til at eCall og innføring av Nødnett i vegvesenet utløser bedre samhandlingsrutiner mellom Statens vegvesen/Vegtrafikksentralene og nødnettet for håndtering av vegtrafikkulykker.

Bilavgifter

En tredje og svært virkningsfull innfallsvinkel kan være bilavgiftene, slik vi har sett det i forbindelse med stimulering av miljøvennlige kjøretøyer.

I *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet* uttaler regjeringen følgende:

«Avgiftspolitikken kan bidra til å stimulere til innkjøp av ikke bare mer miljøvennlige, men også mer trafikksikre kjøretøy. Regjeringen la fram en helhetlig gjennomgang av bilavgiftene i Revidert nasjonalbudsjett 2015 med forslag om prinsipper og retning for framtidens bilavgifter, jf. Meld. St. 2 (2014–2015), kapittel 4.3. Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet».

På bakgrunn av kjent kunnskap om sikkerhetssystemene og deres sikkerhetseffekt, vil avgiftssystemet kunne tilpasses i riktig retning. Dette bør være mulig selv om en sikter mot en proveny-nøytral endring.

9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

9.1 Prioritering av organisatoriske tiltak i offentlig og privat sektor

Trafikksikkerhet er et viktig tema i mange virksomheter, både innenfor offentlig og privat sektor, og det er et stort behov for sikkerhetsstyring på ulike nivåer. Dette handler om på en systematisk måte å kartlegge risiko for ulykker, gjennomføre systematiske aktiviteter som skal bidra til å forebygge ulykker og lære av ulykkene som skjer. I dette kapitlet er det sett spesielt på tiltak for å fremme sikkerhetsstyring på fylkeskommunalt- og kommunalt nivå, og i private virksomheter.

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkevegene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunene er også eier av videregående skoler. Kommunene er eier av kommunale veier, arealmyndighet, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

Det er et betydelig behov for å systematisere og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner, og vi har valgt ut dette som et eget innsatsområde i planperioden 2018-2021 (se kapittel 9.2).

Også mange private virksomheter genererer mye kjøring. Noen bedrifter er seg dette bevisst, og arbeider systematisk for å fremme trafikksikkerhet i virksomheten. Men det er store forskjeller, og i mange virksomheter er det et stort behov for å gjennomføre organisatoriske tiltak for bedre sikkerhetsstyring (se omtale i kapittel 9.3.1).

9.2 Innsatsområde – Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

9.2.1 Tilstandsmål

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 1/1-2022 skal 125 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune*.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* innebærer at kommunen må forplikte seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde (se kapittel 9.2.4). For mange kommuner er det nødvendig med en ny måte å organisere trafikksikkerhetsarbeidet på, og et langt bredere fokus. Dette er en ønsket utvikling og vi velger derfor antall godkjente kommuner som en indikator på det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen i antall kommuner med kommunale trafikksikkerhetsplaner og omfanget av kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune* (tabell 9.1).

Tabell 9.1 – Utdypende indikatorer for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2017
Antall kommuner som har gjeldende trafikksikkerhetsplaner som er vedtatt for mindre enn fire år siden	XX ^A
Antall kommuner som er regodkjent som <i>Trafikksikker kommune</i> ^B	–

^A Tall vil foreligge i den endelige utgaven av tiltaksplanen]

^B Ordningen med regodkjenning har foreløpig ikke trådt i kraft

9.2.2 Tiltak for oppfølging av Barnas transportplan

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det for første gang et eget kapittel om *Barnas transportplan*. Dette var en oppfølging av et stortingsvedtak³⁵ og ikke en del av transportetatens ordinære utrednings- og planprosess. *Barnas transportplan* inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafikksikkerhetsarbeidet skal favne bredt; fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafikksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen, jf. kapitlene 5.2 og 5.3.

Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre relevante aktører har et ansvar for å arbeide for at barn og unge ivaretas i overordnede styringsdokumenter som gir rammer for trafikksikkerhetsarbeidet, blant annet ved rullering av *Nasjonal transportplan*.

Barn og unge har i dag en lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling. Dette ivaretas i dag gjennom diverse kartleggingsprosesser. Mange fylkeskommuner og kommuner har også etablert ungdommens fylkesting og barnas kommunestyre for å gi aldersgruppen mulighet til å påvirke i saker som gjelder egne levekår, herunder trafikksikkerhet.

Oppfølgingstiltak:

101. Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan trafikksikkerhet for barn og unge bør ivaretas i regionale og lokale planprosesser, i tråd med føringer i *Barnas transportplan*.
102. Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn og unge.
103. Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.

9.2.3 Tiltak for oppfølging av regionale og kommunale planer og avtaler

Fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsplaner

Fylkeskommunenenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner. I mange fylker skal disse rulleres fra 2018, parallelt med rullering av regionale transportplaner og ny nasjonal tiltaksplan.

³⁵ Jf. Dokument 8:4 S (2015–2016) Innst. 134 S (2015-2016)

De fleste kommuner har trafikksikkerhetsplaner med varierende innhold og varighet. Per xx 2017 har x (av x) kommuner gjeldende trafikksikkerhetsplaner. Det er behov for å revidere gjeldende veileder for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid (Statens vegvesens håndbok V722), med sikte på at planene skal dekke hele bredden av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. *[Tall vil foreligge i den endelige utgaven av tiltaksplanen.]*

Bymiljø-/byvekstavtaler

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det lagt til grunn en betydelig satsing i de ni byområdene³⁶ som er aktuelle for bymiljø-/byvekstavtaler. Dette er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for alternativer til privatbil.

Som det framgår av tabell 6.1 i kapittel 6.1 er det forbundet med betydelig høyere risiko å gå eller sykle sammenliknet med å kjøre bil. Samtidig er det klart slått fast i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* 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 gir oss en betydelig utfordring.

I kapittel 6.2 er det redegjort for viktige tiltak som skal bidra til å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadde som fotgjenger og syklist. Men det er også nødvendig at trafikksikkerhet inngår som en grunnleggende premis i all areal- og transportplanlegging i de ni byområdene, og at det utarbeides strategier for hvordan nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

I *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet* fremmer de fylkeskommunale samferdsels-sjefene seks anbefalinger for det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet. Disse er listet opp i faktaboks 9.2. Anbefalingene viser bredden i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid, og hvilken rolle fylkeskommunene har i å styrke fokuset på trafikksikkerhet og på samhandlingen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene. Nullvisjonen kan ikke nås gjennom fysiske tiltak alene, og fylkeskommunene vil være med å løfte det trafikantrettede og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet, sammen med et tydelig trafikksikkerhetsfokus i planverk og strategier. Dette omfatter både egne regionale planer og/eller strategier, men også gjennom fylkeskommunenes handlingsrom som høringspart, for eksempel til kommunale trafikksikkerhetsplaner. Videre kan fylkeskommunene støtte oppunder det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, slik som *Trafikksikker kommune*, og bistå trafikantrettede tiltak gjennom ulike tilskuddsordninger.

Det gjøres mye godt trafikksikkerhetsarbeid på fylkeskommunalt nivå. Men det er store forskjeller mellom fylkene, og derfor et behov for å etablere en møteplass for erfaringsutveksling, og der fylkeskommunene kan presentere gode eksempler på tiltak. En slik samarbeidsarena vil også være egnet for diskusjon vedrørende fylkeskommunenes oppfølging av tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.

³⁶ Osloregionen (Oslo og Akershus), Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma regionen, Grenland og Tromsø

Anbefalinger fra de fylkeskommunale samferdselssjefene:

- Trafikantrettede tiltak må prioriteres høyere på alle nivå.
- Fylkeskommunen må ta ansvar for å tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt nivå.
- Etater med ansvar for trafikksikkerhet må delta i fylkeskommunenes samordningsfora (FTU).
- Det må stilles krav om at hvert fylke utarbeider regional plan og/eller strategi for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Trafikksikkerhetsplan/-strategi må ha naturlige koblinger til andre relevante planer.
- Godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* bør videreutvikles med mål om at alle kommuner blir godkjente og at ordningen også omfatter regionalt nivå.
- Det stilles krav om at trafikksikkerhet skal være tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.

Faktaboks 9.2 – anbefalinger fra de fylkeskommunale samferdselssjefene for det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet (Fra Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet)

Oppfølgingstiltak:

104. Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.
105. Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.
106. Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.
107. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere *Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner*.
108. Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.
109. Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.

9.2.4 Tiltak for godkjenningsordninger for kommuner og fylkeskommuner

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk (faktaboks 9.3). En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i 3 år før kommunen må regodkjennes.

Per 6/10-2017 var 43 kommuner godkjent som *Trafikksikker kommune* og om lag 50 var i prosess for å oppnå godkjenning. Som det framgår av tilstandsmålet i kapittel 9.2.1, er det en ambisjon at 125 kommuner skal være godkjent innen 1/1-2022. De fylkeskommunale samferdselssjefene anbefaler at

alle kommuner godkjennes (jf. faktaboks 9.2), men det er ikke satt mål for når dette skal være gjennomført.

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag av Trygg Trafikk utviklet en mal for evaluering av *Trafikksikker kommune*, basert på testing av tre godkjente kommuner med ulik fartstid. Malen skal kunne brukes til regodkjenning. Resultatene viser at kommunen med lengst fartstid har størst kjennskap til tiltaket, samt økt og bredere fokus på trafikksikkerhet, både for innbyggerne og på arbeidsplassen.



Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som 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 og trafikkuhell (materiellskader) 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).

Faktaboks 9.3 - Kriterier for Trafikksikker kommune

De fylkeskommunale samferdselssjefene har anbefalt at godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* også omfatter regionalt nivå (jf. faktaboks 9.2). Trygg Trafikk har høsten 2017 utformet kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune*, som skal sikre at fylkeskommunene arbeider systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet, basert på eksisterende lovverk. De fleste fylkeskommunene er nå inne i en prosess med å slå seg sammen. Regionreformen er svært omfattende, og vil i stor grad prege arbeidet på regionalt nivå i fireårsperioden 2018-2021. Det er imidlertid viktig at det ved etablering av de nye regionene fastsettes gode rutiner for trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk sine kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune* vil være en viktig rettesnor for dette arbeidet.

Trygge lokalsamfunn er en godkjenningsordning utviklet av Skadeforebyggende forum, som skal bidra til et systematisk, helhetlig og langsiktig skadeforebyggende arbeid på lokalt nivå. Ordningen involverer store deler av kommunen, brede lag av befolkningen og motiverer til samarbeid på tvers av tradisjonelle skillelinjer. Godkjenning som *Trafikksikker kommune* kan inngå som trafikksikkerhetsdelen av *Trygge lokalsamfunn*.



Trygge lokalsamfunn er en nasjonal tilpasning av den internasjonale ordningen *Safe Communities*. Modellen består av trinnvis framdrift og rapporteringsverktøy for å få skadeforebyggende arbeid inn i kommunenes planverk. Modellen bygger på politisk og administrativ forankring, kommunal forvaltning og kommunenes eksisterende strukturer, og er tilpasset norsk lovverk ved plan- og bygningsloven og folkehelsesloven.

Faktaboks 9.4 – Trygge lokalsamfunn

Oppfølgingstiltak:

110. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
111. Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune*.
112. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommuner som godkjennes som *Trygge lokalsamfunn* ivaretar trafikksikkerhet, fortrinnsvis gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*.
113. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med KS og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert

9.3.1 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter

En stor andel av trafikkarbeidet på norske veger er arbeidsrelatert, og for mange arbeidstakere utgjør ferdsl i vegtrafikken en av de største risikofaktorene i arbeidstiden. Studier³⁷ viser at 36 prosent av alle dødsulykker i Norge involverer sjåførere i arbeid. Det er derfor viktig at virksomheter setter fokus på trafikksikker kjøring.

Et viktig verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter kan være sertifisering etter ISO-standardene «NS-ISO 39001». Trygg Trafikk vil fortsatt bistå Teknologisk institutt i sertifisering av bedrifter. Standarden er imidlertid best tilpasset større virksomheter. Som en del av Statens vegvesens FoU-program BEST, har Transportøkonomisk institutt utviklet en noe enklere versjon enn

³⁷ TØI rapport 1269/2013 Trafikkulykker ved kjøring i arbeid - en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer.

ISO 39001³⁸. Den såkalte «*Sikkerhetsstigen*» viser hvilke hovedtiltak som har størst transport-sikkerhetspotensiale og som er mest realistisk å gjennomføre for vanlige godstransportbedrifter.

ATL vil i planperioden fortsette å holde kurs for bedrifter som et ledd i HMS-arbeidet, med fokus på miljøvennlig og økonomisk bilkjøring. Tiltaket har gitt gode resultater i form av reduksjon i skadeomfang og ulykker, i tillegg til redusert drivstofforbruk.

Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, NLF m.fl. vil informere om og øke bruken av *Veileder for bestilling av transporttjenester*³⁹, utgitt av «Treparts bransjeprogram for transport» (se også omtale under kapittel 6.4.2 om transport med tunge kjøretøy).

³⁸ TØI-rapport 1484/2016 Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring?

³⁹ <http://www.arbeidstilsynet.no/binfil/download2.php?tid=261376>

10. Skadebehandling

Program for livslang læring av førstehjelp

Helsedirektoratet har fått i oppdrag å følge opp anbefalingene i *NOU 2015:17 Først og fremst*, gjennom å utvikle en nasjonal førstehjelpsstrategi for livslang læring. Strategien skal bidra til å øke overlevelsen ved akutt sykdom og skade, og redusere konsekvensene av slike hendelser. Strategien skal føre til at befolkningen kan gjenkjenne tegn på alvorlig sykdom og skade, kunne gripe inn i situasjonen og raskt varsle om situasjonen. Gjennom å løfte kunnskapsnivået i befolkningen og systematisk veiledning fra helsepersonell på telefon, kan førstehjelpstiltak redusere unødige dødsfall og konsekvensene av alvorlig skade.

Strategien skal utforme tiltak som treffer alle deler av befolkningen, fra barn i barnehage til eldre, yrkesaktive, elever og studenter. Strategien vil inneholde egne tiltak rettet mot selve førerkortopplæringen og kunnskapsløft hos trafikklærerne og sensorene for alle førerkortklassene.

Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede

Fra utgangen av 2017 vil det være mulig å innhente geografisk informasjon (GPS-data fra ambulansetjenesten) på alle ambulanseoppdrag, herunder ulykker og uhell på veg. Dataene kan anonymiseres og trolig fremstilles på flere måter til bruk i arbeidet med å få oversikt over hvor og til hvilke tider av døgnet ambulansetjenesten blir tilkalt til hendelser. Gjennom å systematisere samarbeidet mellom helsemyndighetene, vegmyndighetene, politiet og kommunene kan datagrunnlaget trolig brukes til forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

Helsedirektoratet har utarbeidet «*Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten*» IS 2476.

(<https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/1273/Nasjonalt%20datasett%20for%20ambulansetjenesten.pdf>) Rapporten inneholder oversikt over de koder og dataelementer som vil bli gjort til gjenstand for nasjonal innrapportering til Norsk Pasientregister (NPR). Koding av skader og ulykker i trafikken vil omfattes av dette. Helseforetakene vil bli rapporteringspliktige medio 2018. Innsamling av data vil forvanskes av manglende elektronisk registrering i ambulansetjenesten. Helsemyndighetene vil følge dette opp gjennom dialog med de regionale helseforetakene og Helse- og omsorgsdepartementet.

11. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

[Dette kapitlet vil blant annet inneholde en omtale av behov for framtidig FoU innenfor trafiksikkerhet og omtale av arbeidet med videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata. Kapitlet vil inngå i den endelige utgaven av tiltaksplanen.]

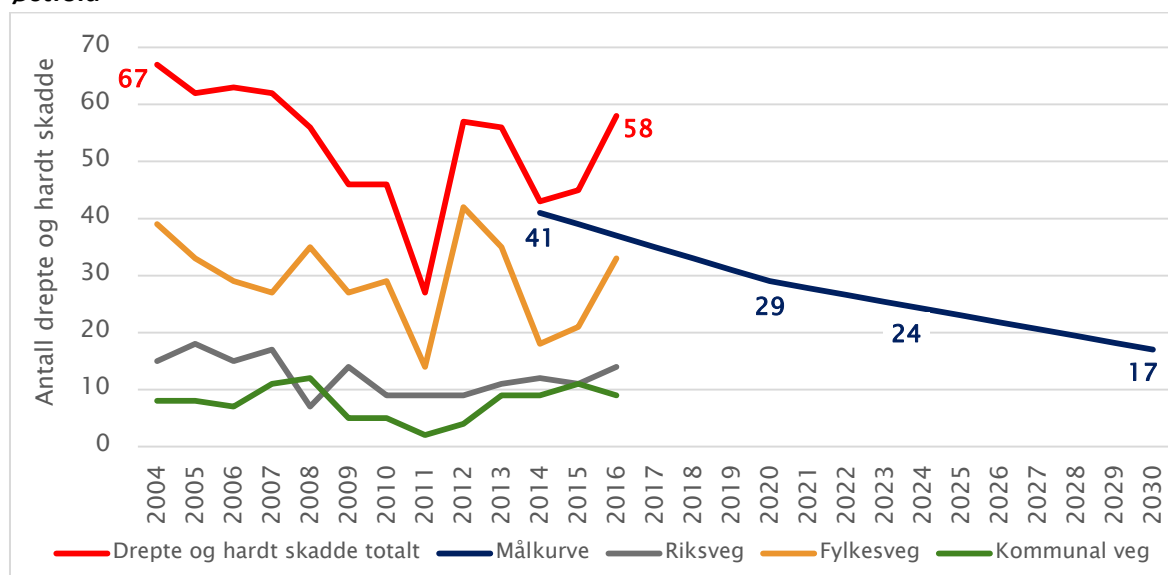
Vedlegg 1 – Fylkesvise målkurver

Den nasjonale målkurven som er vist i figur 1.1 er brutt ned på fylkesnivå. Figurene i dette vedlegget viser de fylkesvise målkurvene fram til 2030, samt utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2016. I tillegg til samlet antall drepte og hardt skadde vises fordeling på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Antall drepte og hardt skadde på privat veg åpen for allmenn trafikk (parkeringsplass, skogsbilveg m.m.) er ikke spesifisert i egen kurve, men inngår i kurven for totalt antall drepte og hardt skadde.

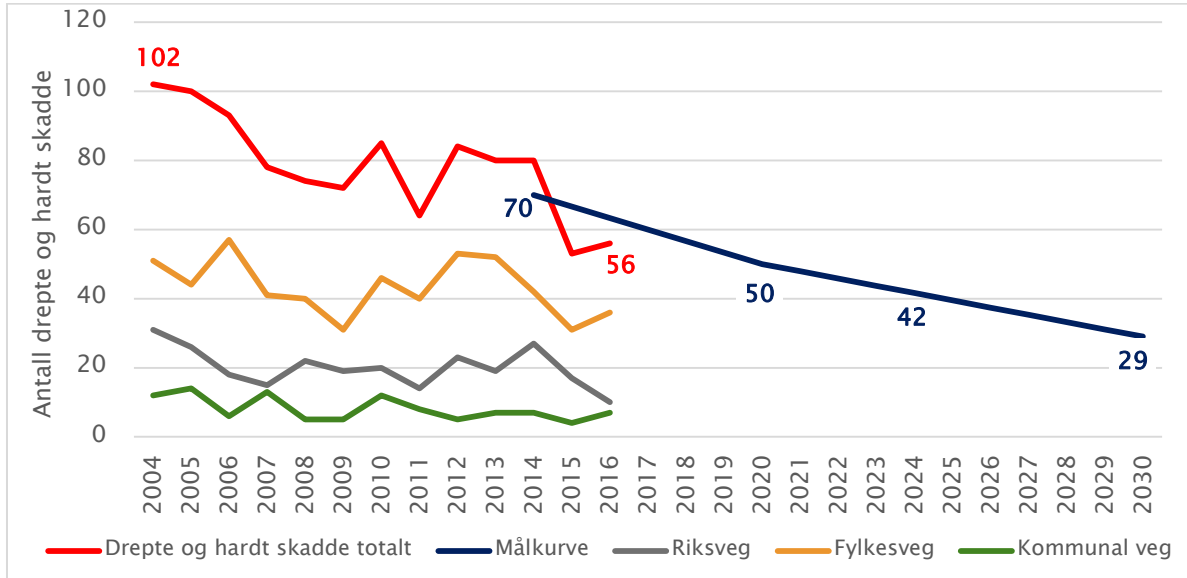
Vi har valgt å ta utgangspunkt i de fylkesvise målkurvene i kapittel 11 i tiltaksplanen for 2014-2017, og forlenge disse fram til 2030. Det innebærer at vi for alle fylkene har lagt til grunn samme prosentvise reduksjon i forhold til gjennomsnittet for årene 2009-2012 som i den nasjonale målkurven (61,3 prosent). Summen av de fylkesvise målene for 2030 blir dermed 350, som er det nasjonale etappe-målet i NTP 2018-2029.

Kurvene er valgt med en fylkesinndeling som ved inngangen til planperioden. Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag er vedtatt slått sammen til ett fylke fra 1/1-2018, og det er derfor vist en samlet målkurve for disse fylkene. Det ligger an til en rekke andre sammenslåinger i planperioden. I de årlige rapportene om trafikksikkerhetsutviklingen vil oppfølgingen ta utgangspunkt i den til enhver tid gjeldende fylkesinndelingen.

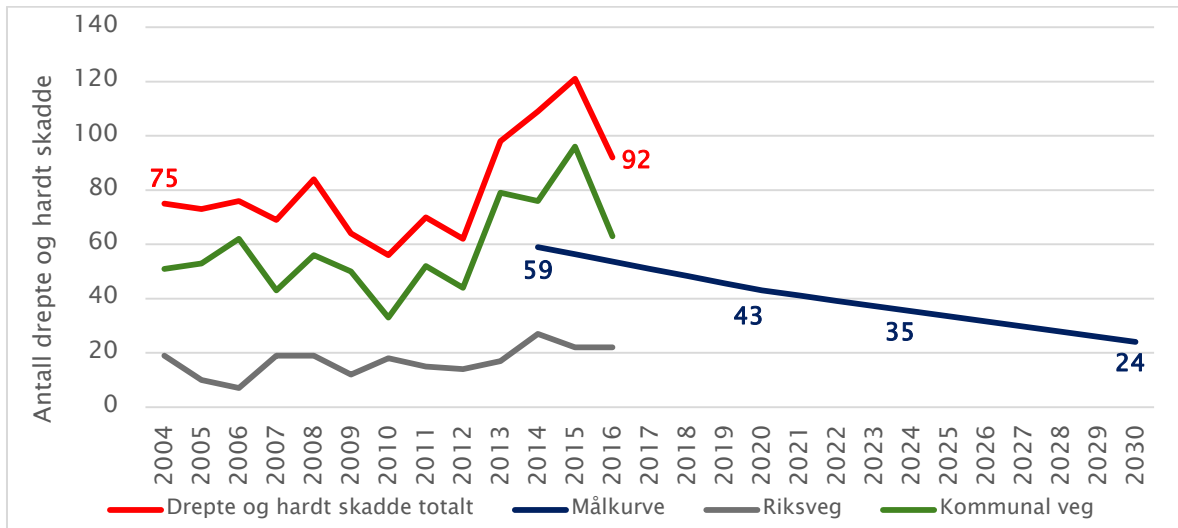
Østfold



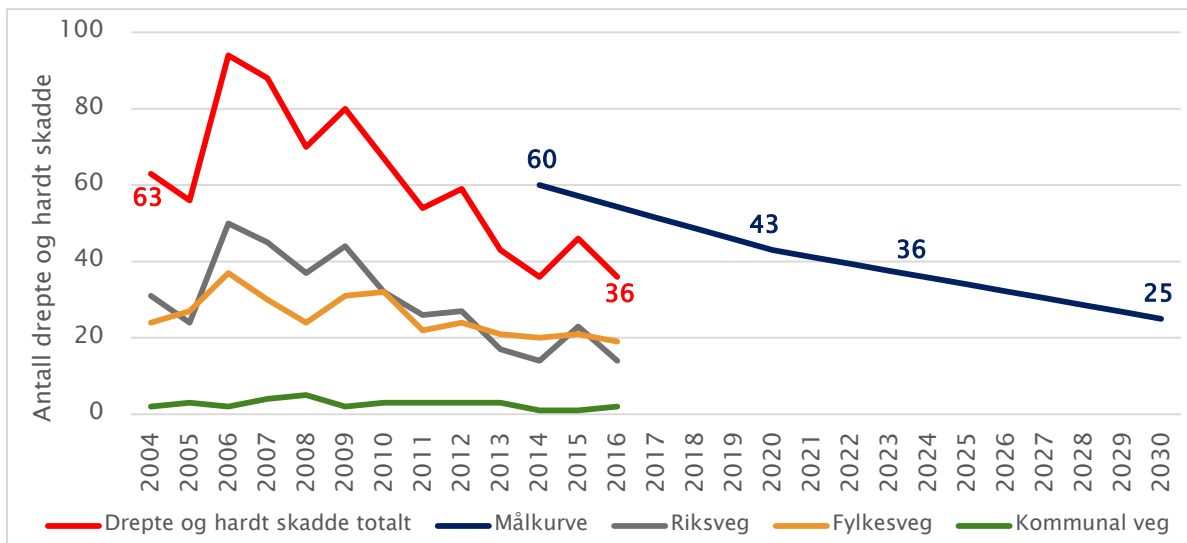
Akershus



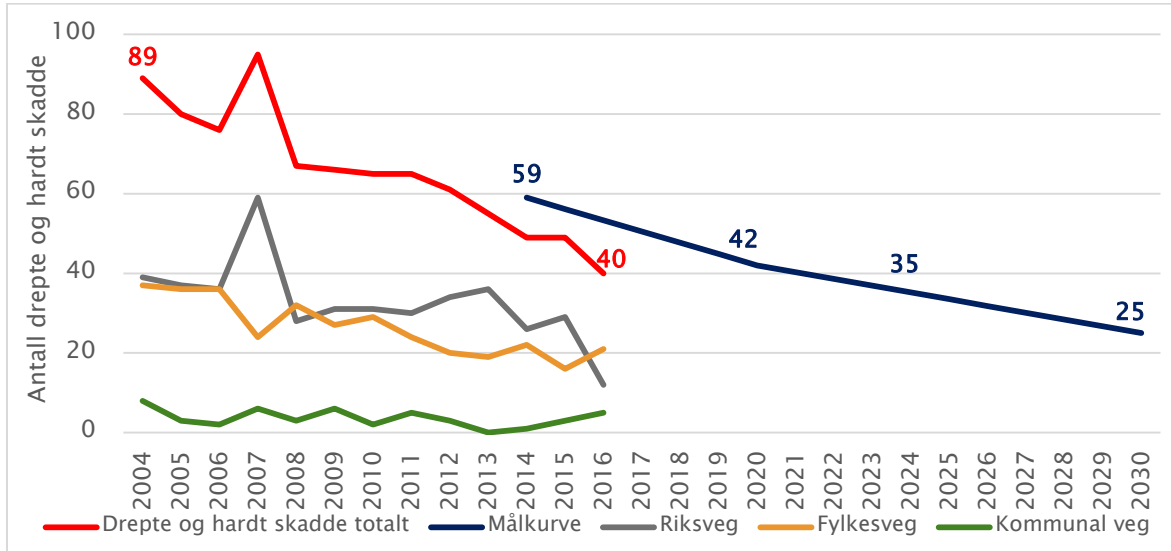
Oslo



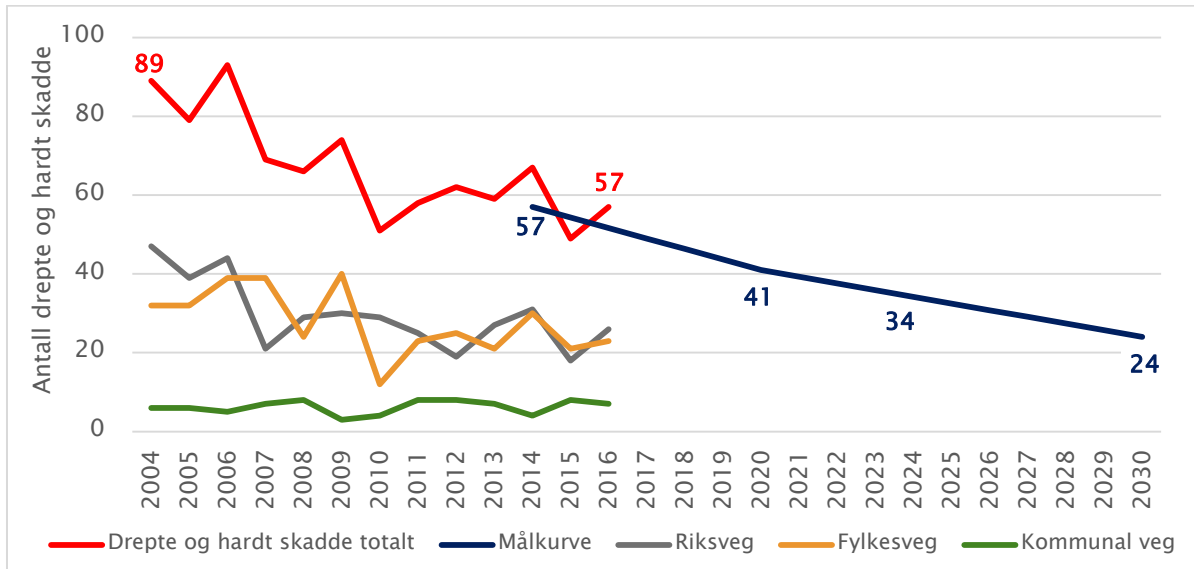
Hedmark



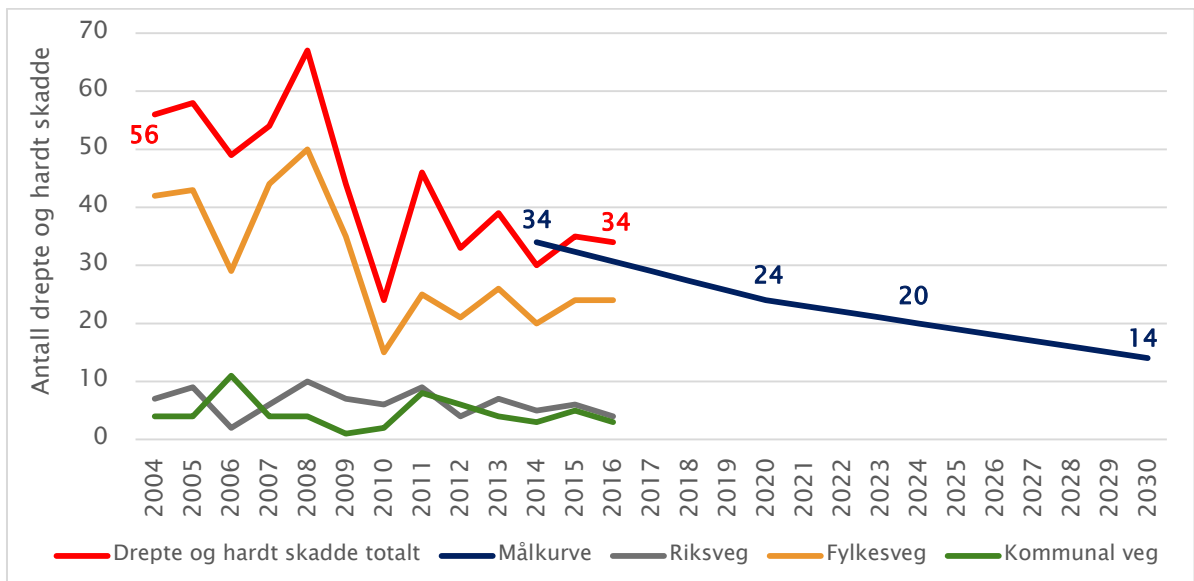
Oppland



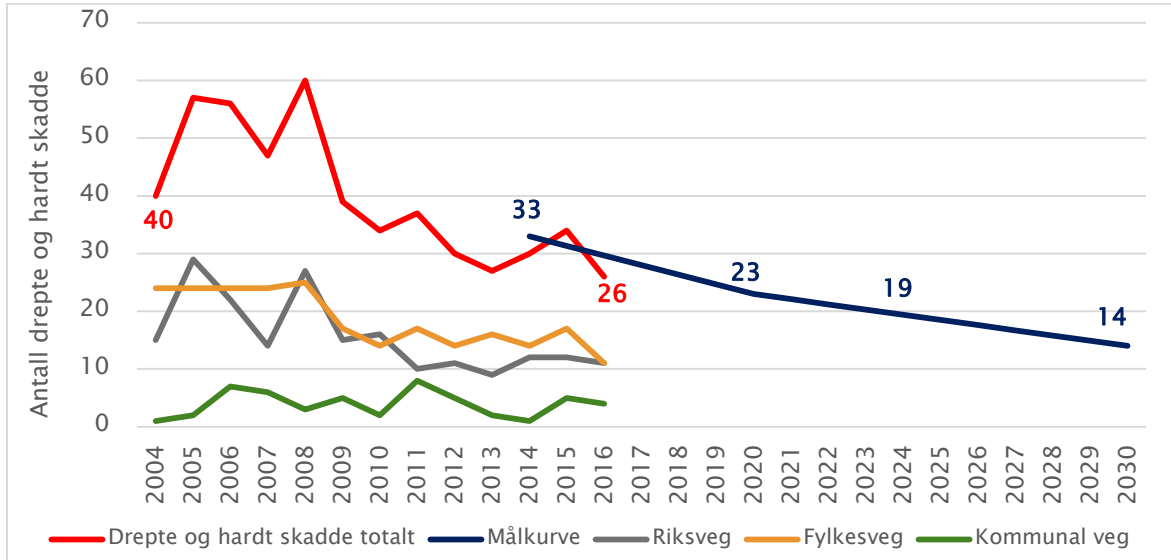
Buskerud



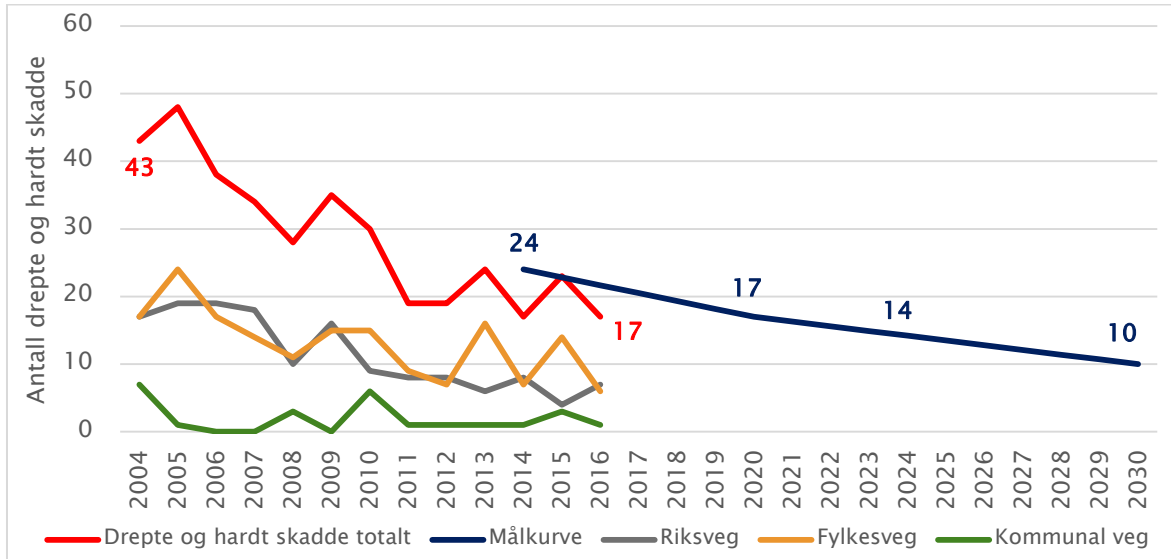
Vestfold



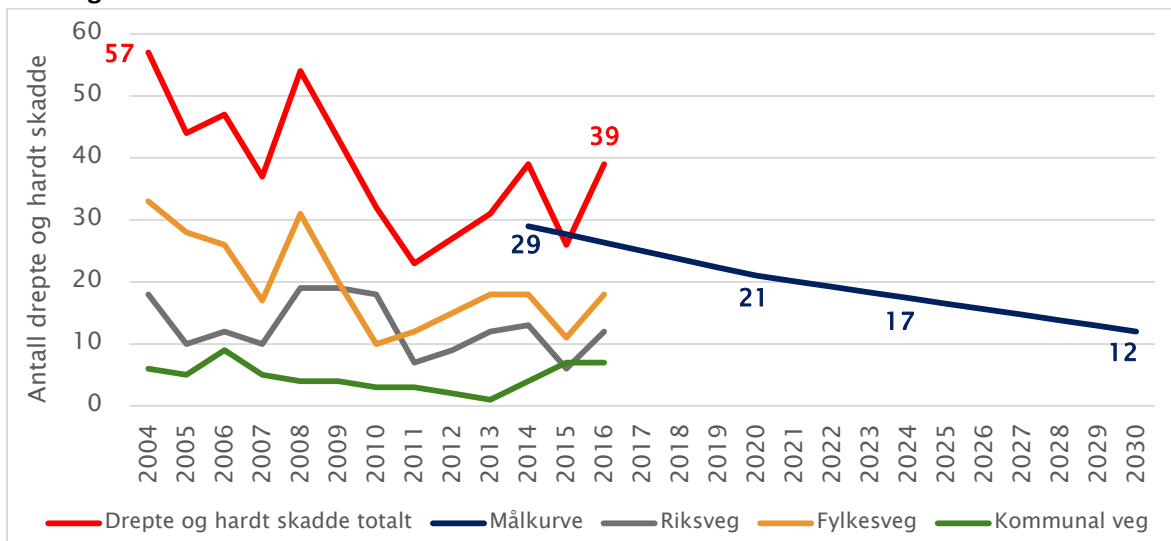
Telemark



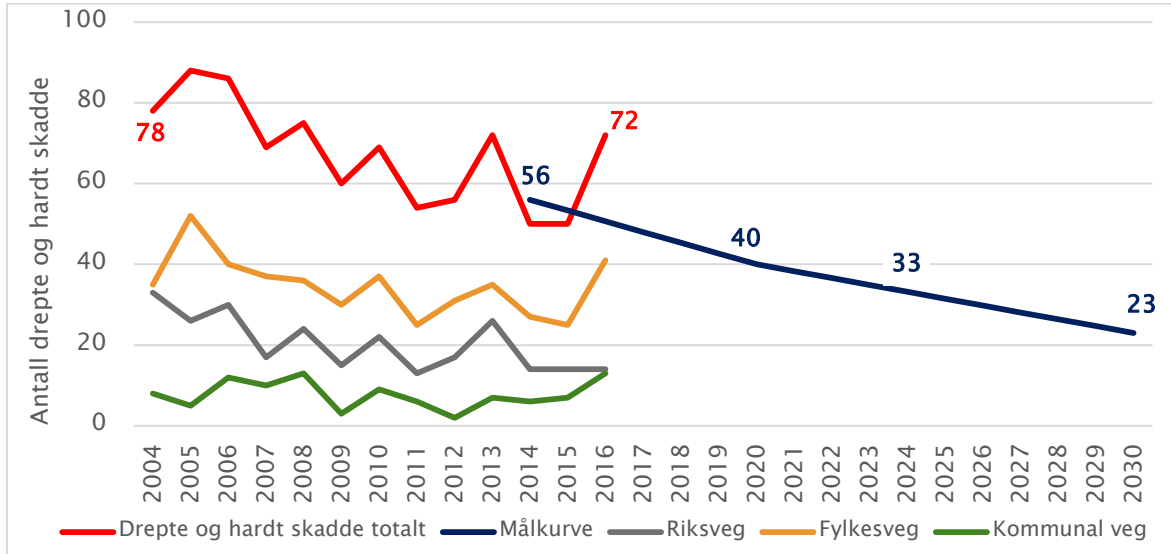
Aust-Agder



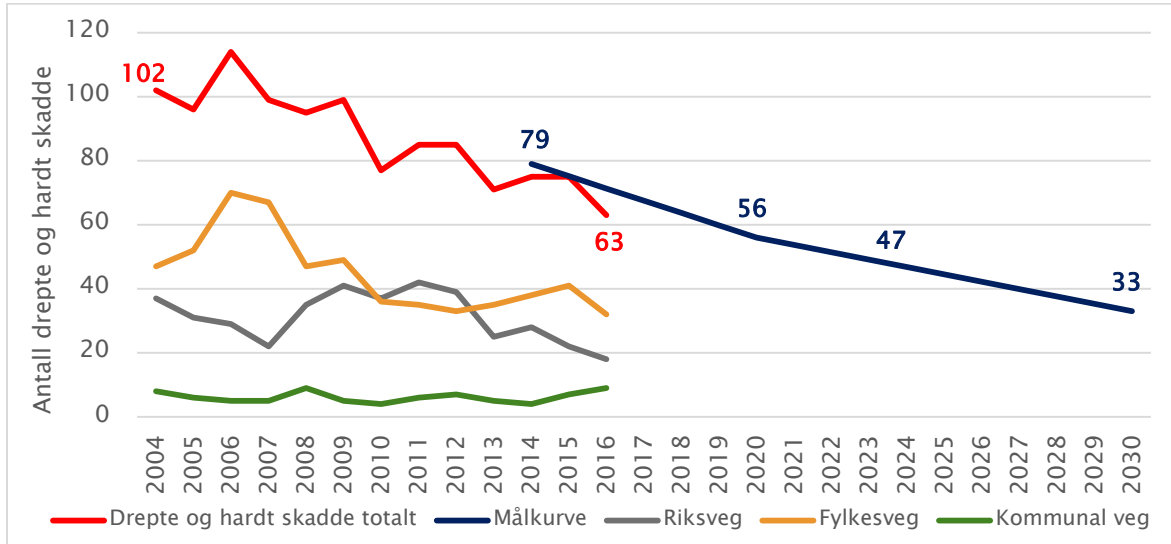
Vest-Agder



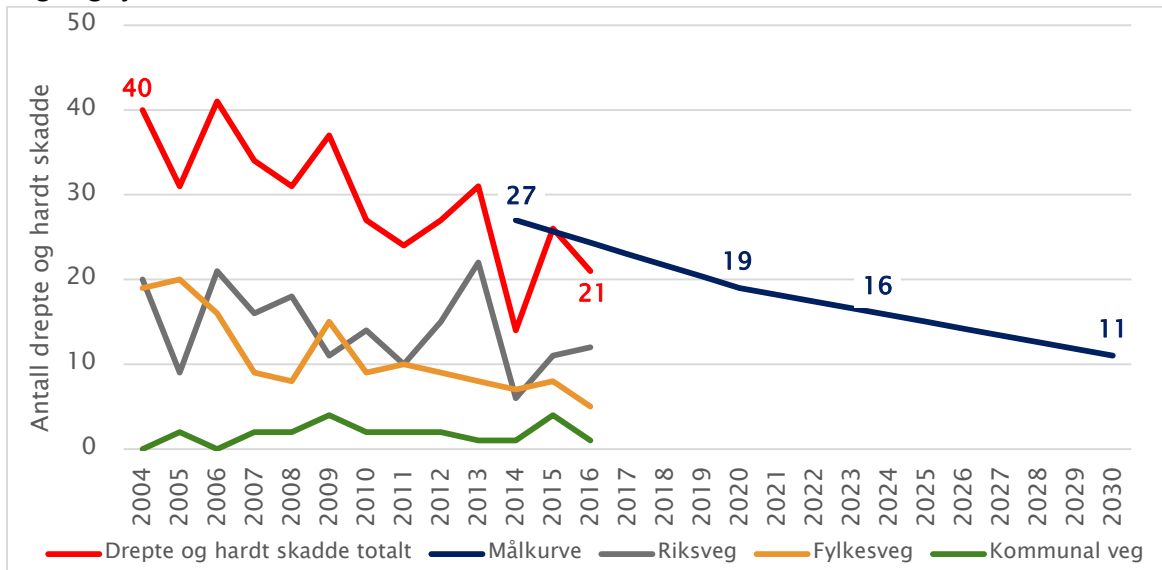
Rogaland



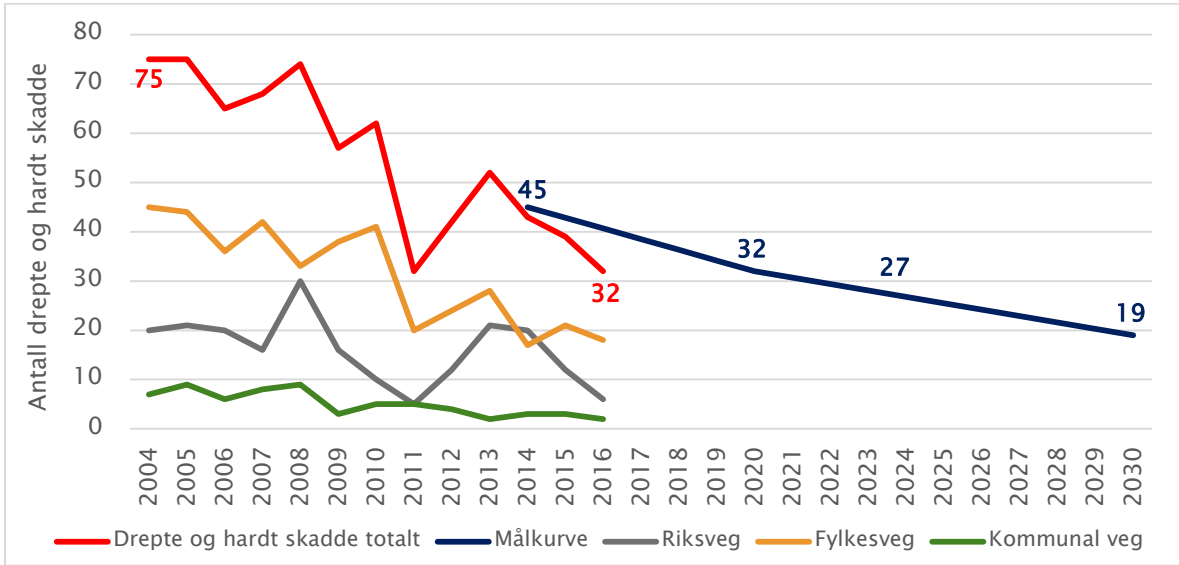
Hordaland



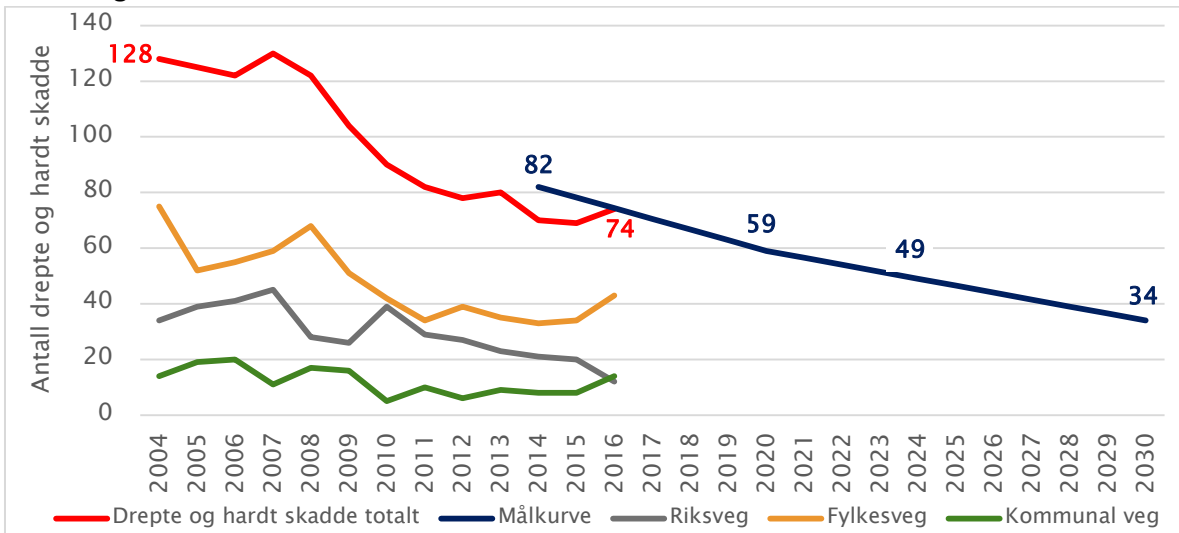
Sogn og Fjordane



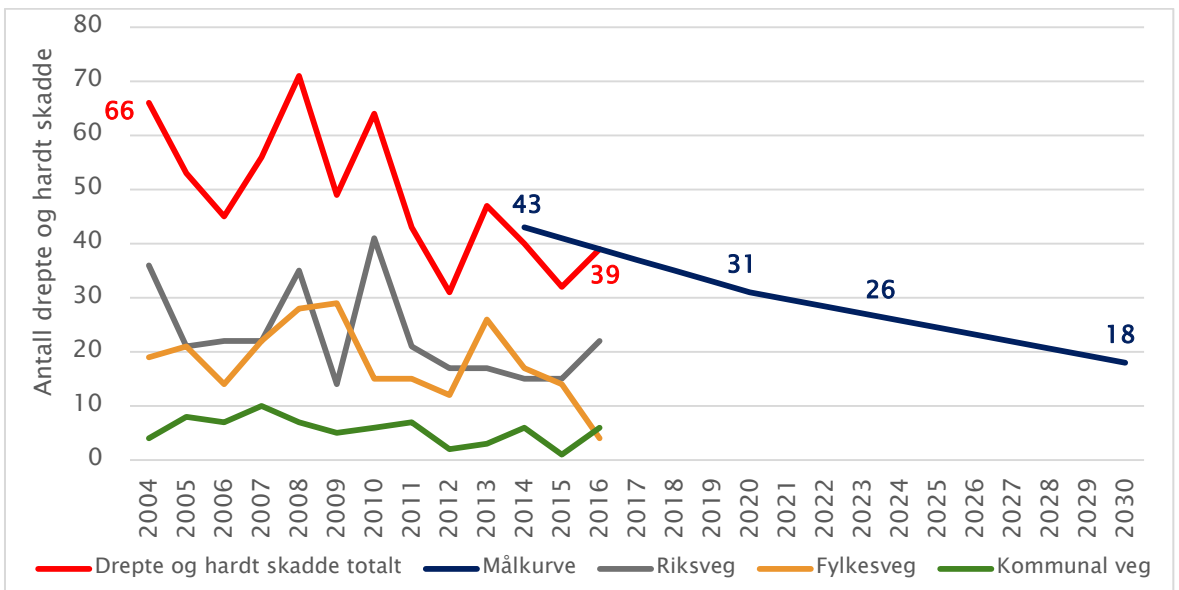
Møre og Romsdal



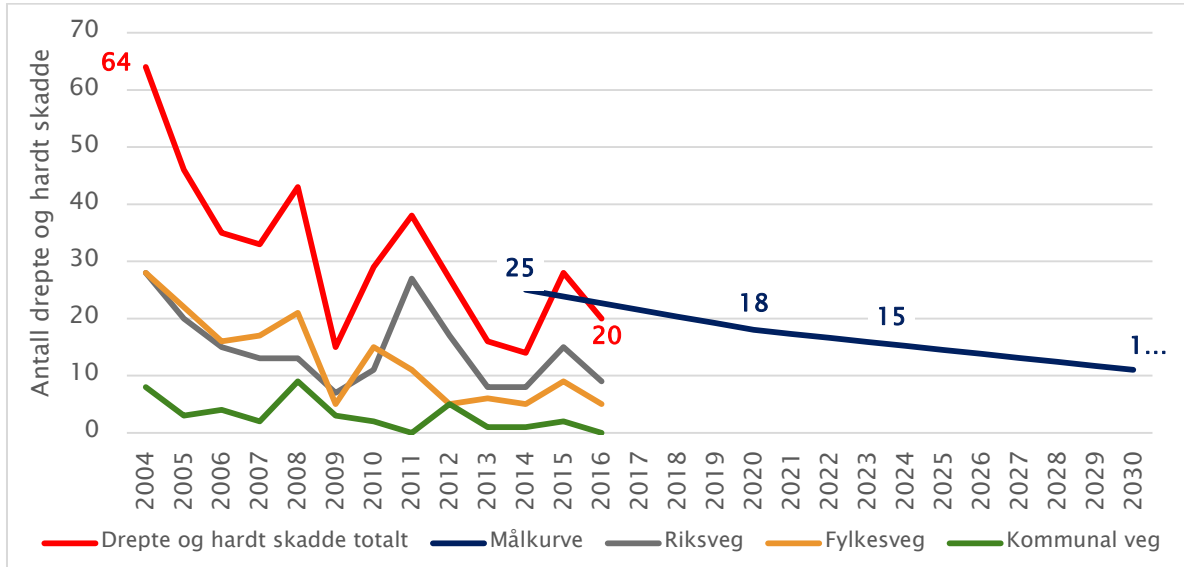
Trøndelag



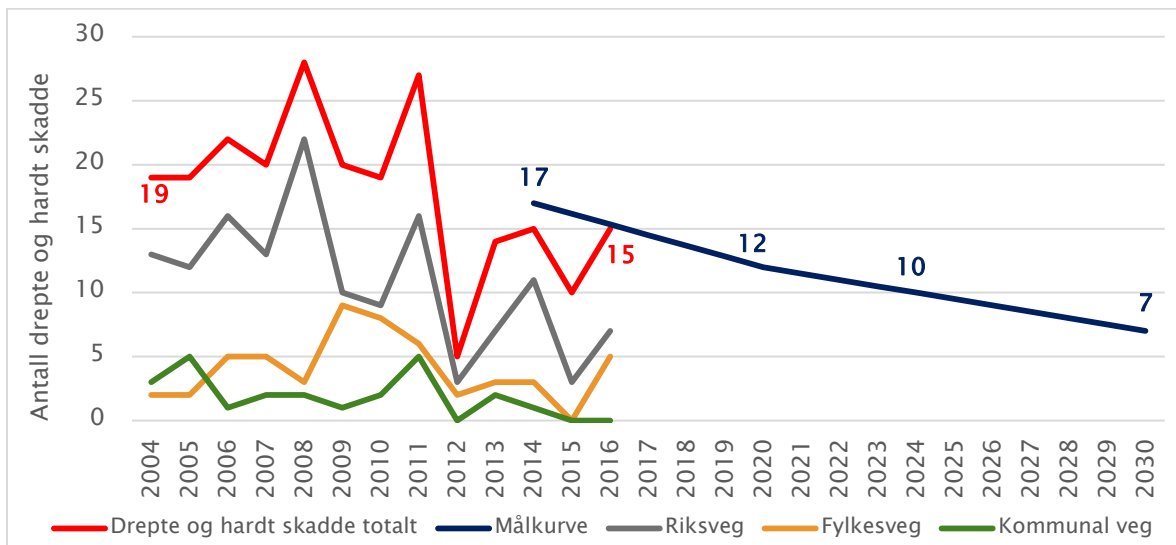
Nordland



Troms



Finnmark



Vedlegg 2 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

[I dette vedlegget vil det bli gitt en tekstlig omtale av de ulike aktørenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Vedlegget vil inngå i den endelige utgaven av tiltaksplanen.]

Vedlegg 3 – Oversikt over oppfølgingstiltakene

Fart (kapittel 4.2)

1. Politiet vil gjennomføre tiltak for å øke bruken av politiets lasere.
2. Politiet vil effektivisere arbeidet med fartskontroller, ved å gå over til elektronisk bøtelegging, der bøter ilegges på stedet.
3. Statens vegvesen vil revidere gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK. Vegnettet vil bli gjennomgått med sikte på å finne fram til nye strekninger og punkter som tilfredsstillende de reviderte kriteriene.
4. Politiet vil i samarbeid med Statens vegvesen vurdere hvordan vi bedre kan utnytte potensialet for effektiv bruk av fotoboksene på eksisterende strekninger med streknings-ATK og punkt-ATK.
5. Statens vegvesen vil slutføre arbeidet med nye fartsgrensekriterier i 2018. De nye fartsgrensekriteriene skal være implementert innen 31/12-2019.
6. Statens vegvesen vil i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje, med tanke på iverksettelse fra 2019.

Rus (kapittel 4.3)

7. Politiet vil arbeide for at alle førere som stanses i politiets trafikkontroller blir testet for ruspåvirkning.
8. Politiet vil satse på økt bruk av såkalte hurtigtestere for avdekking av annen rus enn alkohol
9. Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkoholås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.
10. MA-rusfri trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkoholås som alternativ til inndragning av førerretten for promilledømte.
11. MA-rusfri trafikk, vil i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkoholås som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.
12. NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkoholås, og en strengere oppfølging av dette.
13. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med rus.
14. MA-Rusfri trafikk vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk
15. Interesseorganisasjonen AV-OG-TIL vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.

Bilbelte og sikring av barn i bil (kapittel 4.4)

16. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte
17. Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.
18. Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år

19. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (0-3 år) med etterfølgende tellinger.
20. Trygg Trafikk vil gjennomføre kampanje om riktig sikring av barn i bil (3-7 år).
21. Trygg Trafikk vil videreutvikle svartjenesten om sikring av barn i bil.
22. Fylkeskommunen vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

Uoppmerksomhet i trafikken (kapittel 4.5.1)

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

Barn og unge 0-14 år (kapittel 5.2)

24. Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet, utarbeide støttmateriell for trafikkopplæring tilpasset rammeplan for barnehagen.
25. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med rammeplan for barnehagen.
26. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen (BLU) i tråd med rammeplan for barnehagen og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.
27. NAF vil fortsette distribusjon av NAFFENS trafikkboks til storbarneavdelingene i landets barnehager.
28. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet, utarbeide støttmateriell for helhetlig trafikkopplæring i skolen tilpasset nye læreplaner.
29. Trygg Trafikk vil tilby kurs, nettverksmøter og oppfølging for skoleansatte og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner.
30. Trygg Trafikk vil tilby kurs ved alle studiesteder med lærerutdanning og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner for 5-årig grunnskolelærerutdanning 1-7 og 5-10 (MGLU).
31. NAF vil, i faglig samarbeid med Syklistenes Landsforening, videreføre *Sikker på sykkel* – et ferdighetstreningprogram for barn mellom 10 og 12 år (4. - 6. klasse).
32. Syklistenes Landsforening vil gjennom ordningen *Sykkelvennlig skole* bistå skolene i å gjøre det attraktivt og trafikksikkert for elevene å sykle til skolen.
33. Trygg Trafikk, NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening vil etablere et samhandlingsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolen.
34. Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak*.
35. Fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på fylkeskommunale og kommunale skoleveger.

36. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
37. Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
38. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Risikorydding*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, bl.a. knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.
39. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle *Hjertesone*-prosjektet og dele gode eksempler.
40. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren «*Særlig farlig skolevei*» og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.
41. Trygg Trafikk vil bistå barnehager med faglige anbefalinger og maler til rutiner og planer for trafiksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikre kommuner*, *Barnas Trafikkklubb* og kursvirksomhet.
42. Trygg Trafikk vil bistå skoler med faglige anbefalinger og gode eksempler på rutiner og planer for trafiksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikre kommuner* og kursvirksomhet.

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)

43. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfag *trafikk*.
44. Trygg Trafikk vil årlig utarbeide og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til alle landets ungdomsskoler.
45. Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafiksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.
46. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med relevante aktører, utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafiksikkerhetskurransen *#Er du sikker?*, *RLA (Real Life Auto)*, *Hold Fokus* og andre læringsressurser.
47. MA vil videreføre tiltaket *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom *DeathTrip on the Road*.
48. Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhet i russetida.
49. Statens vegvesen vil, i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikklærere og Trygg trafikk, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte for å bidra til økt øvingskjøring før førerprøven.
50. Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.
51. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister førerretten i prøveperioden.

52. Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.
53. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)

54. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre forgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.
55. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskingskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
56. NAF vil videreføre tilbudet om oppfriskingskurs for seniorbilisten.
57. Helsedirektoratet, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet mht. helseattest.
58. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 36 kollektivknutepunkter og 370 holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.

Trafikanter med en annen trafikkultur (kapittel 5.5.1)

59. Trygg Trafikk vil ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.
60. Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleggende kurs om trafikksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «Informasjon for voksne asylsøkere i mottak»
61. Statens vegvesen vil i samarbeid med Kompetanse Norge utarbeide et undervisningsopplegg om trafikksikkerhet tilpasset «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*». Undervisningsopplegget tilbys alle kommuner.
62. Røde kors vil i 2018 utrede muligheten for at *Habil* skal utvides til å bli et landsdekkende prosjekt.
63. Trygg Trafikk vil videreutvikle og oversette læringsressurser til 6 språk (tigrinja, arabisk, pashto, dari, kurmanji og engelsk) og formidle ressursene til kommuner med nyankomne elever i mottak og skole.

Gående og syklende (kapittel 6.2)

64. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 til sammen tilrettelegge 265 km riksveg for gående og syklende, hvorav 77 km i byer og tettsteder
65. Fylkeskommunene vil til sammen tilrettelegge om lag **XX** km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav **XX** km i byer og tettsteder.
66. Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier.
67. Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019, og utføre nødvendige utbedringer innen utgangen av 2021.

68. Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss og gangfelt.
69. Trygg Trafikk vil i løpet av planperioden gjennomføre en sykkelhjelmkampanje.
70. Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen «*synlig syklist*».
71. Syklistenes Landsforening vil gjennomføre sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn og andre aktuelle målgrupper.
72. Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks.
73. Trygg Trafikk vil markere den årlige refleksdagen lokalt og nasjonalt.

Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)

74. Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafiksikkerhetsdager for motorsykkel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.
75. Statens vegvesen vil initiere etablering av trafiksikkerhetsteam med motorsykelekspert som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.
76. NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).
77. NMCU vil, i nært samarbeid med MC-faghandlerne, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelme og kjøreutstyr.

Transport med tunge kjøretøy (kapittel 6.4)

78. Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.
79. Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.
80. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
81. Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.
82. Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og påseplikt.
83. Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvide *Trygg Trailer* med konkrete tiltak for å påvirke trafiksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.
84. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med myke trafikanter og blindsoner på store kjøretøy.
85. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og myke trafikanter og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

86. NLF vil videreføre prosjektet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.

Møte- og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)

87. I planperioden 2018-2023 vil 226 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav 104 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og 122 km innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.
88. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 bygge midtrekkverk på 61 km to- og trefelts riksveg.
89. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekningen reasfalteres.
90. Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltet.
91. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.
92. Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP mht. utforkjøring.
93. Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.
94. Statens vegvesen vil utføre en analyse for å finne sammenhengen mellom ulike risikofaktorer og ulykker i kurver. Basert på denne kunnskapen lages en forbedret metodikk for å peke ut kurver med behov for tiltak.
95. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

Sikkerhet i tunnel (kapittel 7.3.1)

96. Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften. De resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter utbedres innen 2022/2023.

Vegsikkerhetsforskriften (kapittel 7.3.2)

97. Statens vegvesen vil evaluere oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften

Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy (kapittel 8.2)

98. Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene for effektiv håndtering av hendelser på vegnettet (VTS 2020).
99. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.

100. Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet igangsatt et lov- og forskriftsarbeid for å kunne prøve ut førerløse kjøretøy, med formål å legge til rette for utprøving innenfor trygge og sikre rammer.

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)

101. Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan trafikksikkerhet for barn og unge bør ivaretas i regionale og lokale planprosesser, i tråd med føringer i *Barnas transportplan*.

102. Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn.

103. Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.

104. Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.

105. Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategi for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.

106. Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.

107. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere *Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner*.

108. Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

109. Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.

110. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

111. Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune*.

112. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommuner som godkjennes som *Trygge lokalsamfunn* ivaretar trafikksikkerhet, fortrinnsvis gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*.

113. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med KS og Statens vegvesen utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

