

Nasjonalt tiltaksplan for trafikk sikkerhet på vei



2026-2029

Forord

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 utarbeides av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg involveres en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner i arbeidet.

Dette utkastet er sendt på høring til alle aktører som har bidratt til planen, samt til andre aktører vi mener det er naturlig å involvere i et slikt arbeid. Frist for å gi merknader og innspill er 31. desember 2025. Det legges til grunn at endelig utgave av tiltaksplanen skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 1. mars 2026.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036* (NTP). Formålet med tiltaksplanen er å operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som vil bidra til at vi når etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Arbeidet med tiltaksplanen ledes av en styringsgruppe bestående av:

- Guro Ranes, Statens vegvesen (leder)
- Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
- Jan Johansen, Trygg Trafikk
- Runar Karlsen, politiet
- Erlend Bø, Helsedirektoratet

Arbeidet utføres av en arbeidsgruppe bestående av:

- Marianne Løvhaug Eklo, Trøndelag fylkeskommune
- Kristin Meland, Nordland fylkeskommune
- Adrian Ibenholt, Oslo kommune
- Tanja Loftsgarden, Trygg Trafikk
- Miriam Kvanvik, Trygg Trafikk
- Terje Oksnes, politiet (Utrykningspolitiet)
- Dorte Lysheim, Helsedirektoratet
- Frode Midtgård, Utdanningsdirektoratet
- Sigurd Løtveit, Statens vegvesen (leder)
- Bente Beckstrøm Fuglseth, Statens vegvesen
- Ruth Myklebust, Statens vegvesen
- Lars-Inge Haslie, Statens vegvesen

Innhold

Forord	2
Innledning.....	6
Del I - Grunnlag.....	10
1. Visjon, mål og oppfølging.....	11
1.1 Målhierarki	11
1.2 Nullvisjonen	11
1.3 Etappemål for reduksjon i drepte og hardt skadde	12
1.4 Tilstandsmål	14
1.5 Tiltak.....	17
1.6 Oppfølging av tiltaksplanen	17
2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv	18
2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål	18
2.2 Norge sammenlignet med øvrige europeiske land	19
2.3 Safe System i en norsk kontekst	21
3. Kunnskapsgrunnlag	24
3.1 Kilder til kunnskap	24
3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen.....	27
4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse.....	31
4.1 Håndtering av målkonflikter	31
4.2 Utvikling innenfor andre samfunnsområder som kan gi trafikksikkerhetsutfordringer	32
5. Valg av innsatsområder	35
5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg.....	35
5.2 Viktige føringer for prioriteringer fra Nasjonal transportplan.....	39
Del II – Innsatsområder.....	43
6. Fart.....	44
6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	44
6.2 Tiltak rettet mot fart	45
7. Rus	50
7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	50
7.2 Tiltak for å forebygge ruspåvirket kjøring.....	52
8. Beltebruk og riktig sikring av barn i bil	57
8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	57
8.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn	59

9. Uoppmerksomhet.....	63
9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	63
9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet	65
10. Barn (0-14 år).....	70
10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	70
10.2 Tiltak for trafikkopplæring	71
10.3 Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss	75
10.4 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler.....	77
11. Ungdom og unge førere	79
11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	79
11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere	80
12. Eldre trafikanter.....	86
12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	86
12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter	86
13. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel).....	90
13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	90
13.2 Felles tiltak rettet mot gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)	92
13.3 Sikrere gangtrafikk	96
13.4 Sikrere sykkeltrafikk.....	98
13.5 Sikrere elsparkesykling	100
14. Motorsykkel, moped og ATV	105
14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	105
14.2 Tiltak rettet mot motorsykkel, moped og ATV	107
15. Næringstransport på vei	116
15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	116
15.2 Tiltak rettet mot godstransport på vei	117
15.3 Tiltak rettet mot persontransport på vei	118
15.4 Kontroll	118
15.5 Tiltak rettet mot traktorulykker	120
16. Investeringer, drift og vedlikehold.....	122
16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	122
16.2 Store investeringstiltak	123
16.3 Trafikksikkerhetsinspeksjoner og mindre investeringstiltak.....	123
16.4 Tiltak innenfor drift og vedlikehold	126
16.5 Vegtrafikksentralen (VTS)	131
17. Teknologi for bedre trafikksikkerhet	132

17.1. Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	132
17.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden	132
17.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring	134
17.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen.....	136
17.5 Regulatorrollen.....	137
17.6 Økt markeds- og industrisamarbeid	139
18. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....	141
18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	141
18.2 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter.....	142
18.3 Trafikksikkerhetsarbeid i private virksomheter.....	146
19. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	147
19.1 Grunnlag for prioritering.....	147
19.2 Områder med særlig behov for kunnskapsoppbygging	148
19.3 Kunnskap om ulykkessituasjonen og tilstandsutviklingen.....	150
19.4 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy	155
19.5 Formidling av kunnskap	156
Del III – ØVRIGE OMRÅDER	158
20. Straff og førerrett	159
21. Bedre skadebehandling	162
22. Trafikanter med innvandrerbakgrunn.....	163
23. Arbeid på og ved vei	165
24. Påkjørsel av hjortevilt	167
25. Turisme og trafikksikkerhetskultur	169
Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke.....	171
Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde	179
Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet.....	184
Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer.....	195
Vedlegg 5 – Oversikt over oppfølgingstiltakene	199
Innsatsområder (del II)	199
Øvrige områder (del III)	209

Innledning

Regjeringens ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036* (NTP). Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Det er et mål at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at summen av drepte og hardt skadde må reduseres med 47 prosent fra 2024 til 2030. Tilsvarende må tallet på drepte reduseres med 43 prosent.

Videre står det i NTP at: *«Målene og innsatsområdene i trafikksikkerhetsarbeidet operasjonaliseres og følges opp gjennom tiltaksplaner for trafikksikkerhet. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei inneholder et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet utarbeider sammen, og hvor de enkelte tar ansvar for oppfølging.»*

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 omfatter de fire årene vi har på oss til å gjennomføre tiltak som er tilstrekkelig til at vi når målsettingen for 2030. Registrert antall drepte og hardt skadde har de senere årene ligget klart på feil side av en målkurve som viser nødvendig progresjon for å være på rett kurs i forhold til regjeringens målsetting. For å komme på rett kurs behøves kraftfulle tiltak og en generell opptrapping av trafikksikkerhetsarbeidet. Dette høringsutkastet viser 177 tiltak som det legges til grunn at skal følges opp gjennom planperioden. Dette vil være et godt utgangspunkt, men det vil være behov for ytterligere tiltak. Vi ser derfor gjerne at aktørene bruker høringsrunden til å supplere med nye forslag til tiltak.

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

De 177 tiltakene i høringsutkastet har fremkommet gjennom en prosess der det innledningsvis ble avholdt møter innenfor 15 ulike temaer, og der formålet var å samle sentrale fagpersoner fra ulike aktører til innledende diskusjoner om aktuelle tiltak. Deretter ble aktørene invitert til å foreslå egne tiltak inn i tiltaksplanen. Tiltakene med fylkeskommunene som ansvarlig aktør er resultat av diskusjoner i et nettverk bestående av representanter fra alle fylkeskommunene. Tilsvarende er det et nettverk med representanter fra de åtte storbykommunene¹ som har foreslått storbykommunenes tiltak.

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

«Den norske samarbeidsmodellen» er et begrep som ofte blir trukket frem for å beskrive måten vi arbeider med trafikksikkerhet på i Norge. Kort oppsummert innebærer dette at det pågår et utstrakt tverrsektorielt samarbeid om trafikksikkerhet, og at det i tillegg foregår et samarbeid

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

mellom ulike aktører innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Videre at vi har en gjennomgående styringsmodell, med nasjonale mål og strategier i *Nasjonal transportplan* og tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*, som de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet er sammen om å utarbeide. Arbeidet knyttet til tiltaksplanen har med andre ord en sentral rolle i praktiseringen av *Den norske samarbeidsmodellen*.

Dokumentets oppbygging

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

Det er valgt ut 14 ulike innsatsområder som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Disse er valgt, enten fordi det ved gjennomføring av målrettede tiltak er et stort potensial for å redusere antall drepte og hardt skadde, eller fordi de er viktige i det generelle forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

I **del II** er hvert *innsatsområde* gitt et eget kapittel. Dette gjelder Fart (kap. 6), Rus (kap. 7), Beltebruk og riktig sikring av barn (kap. 8), Uoppmerksomhet (kap. 9), Barn (kap. 10), Ungdom og unge førere (kap. 11), Eldre trafikanter (kap. 12), Gående og syklende (inkl. elsparkesykkel) (kap. 13), Motorsykkel, moped og ATV (kap. 14), Næringstransport på vei (kap. 15), Investeringer, drift og vedlikehold (kap. 16), Ny teknologi for bedre trafikksikkerhet (kap. 17), Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter (kap. 18) og Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kap. 19).

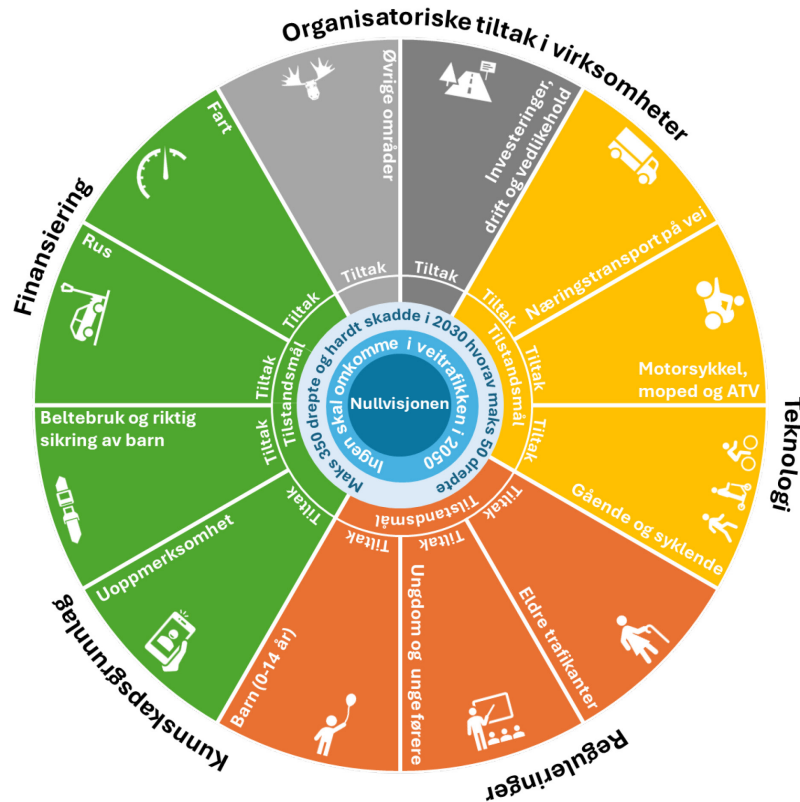
Innenfor hvert innsatsområde er det angitt ett eller flere tilstandsmål. For de fleste av innsatsområdene er dette i form av en tallfestet ambisjon for tilstandsutviklingen. Der dette ikke har vært mulig eller hensiktsmessig er det i stedet en overordnet formulering som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Beskrivelsen av ambisjonsnivå følges opp av en samlet omtale av aktørenes planlagte trafikksikkerhetsinnsats. Hvert av innsatsområdene avsluttes med en oppsummering av tiltak som det legges opp til at vil bli fulgt opp gjennom planperioden (*oppfølgingstiltak*).

Innsatsområdene dekker de mest sentrale satsingene i trafikksikkerhetsarbeidet. Imidlertid er det flere gode trafikksikkerhetstiltak som ikke passer naturlig innenfor de valgte innsatsområdene, men som det er viktig å ta med for at tiltaksplanen skal vise bredden i trafikksikkerhetsarbeidet. Omtaler innenfor slike områder er samlet i del III, og gjelder Straff og førerett (kap. 20), Bedre skadebehandling (kap. 21), Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn (kap. 22), Arbeid på og ved vei (kap. 23), Påkjørsel av hjortevilt (kap. 24) og Turisme og trafikksikkerhetskultur (kap. 25).

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

Figur 1 viser sammenhengen mellom nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak, og er samtidig en visualisering av dokumentets oppbygging. I sentrum er nullvisjonen som er det at trafikksikkerhetsarbeid i Norge er rettet inn mot. Deretter har vi etappemålene som viser den politiske ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. For å nå etappemålene må det gjennomføres tiltak innenfor en rekke ulike områder. Tiltakene gir tilstandsendringer som igjen bidrar positivt til å redusere antall drepte og hardt skadde på vei mot nullvisjonen. For å

kunne gjennomføre gode og målrettede trafikksikkerhetstiltak må en del ytre rammebetingelser være på plass. Vi må ha et godt kunnskapsgrunnlag, finansielle muligheter osv.



Figur 1 – Visualisering av hvordan dokumentet er bygd opp

Det er fem vedlegg til tiltaksplanen. Vedlegg 1 viser utviklingen i drepte og hardt skadde per fylke, mens vedlegg 2 viser utviklingen innenfor de ni storbyområdene der det enten er inngått byvekstavgift eller der det jobbes med sikte på å inngå en byvekstavgift.² I begge vedleggene er utviklingen sammenholdt med hva som er nødvendig progresjon dersom fylket/byområdet skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som det som må oppnås nasjonalt for at vi skal nå ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Vedlegg 3 gir en oversikt over hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er organisert, med en gjennomgang av de ulike aktørenes roller. Vedlegg 4 viser en oppstilling av *tilstandsmål* og *utdypende indikatorer*, sortert innenfor de ulike innsatsområdene. I vedlegg 5 er alle oppfølgingstiltakene i tiltaksplanen vist samlet.

Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom rapportering til Samferdselsdepartementet. Hvert år vil det bli utarbeidet rapporter som blant annet viser hvordan vi ligger an i forhold til målet for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen. I tillegg vises utviklingen knyttet opp mot de utdypende indikatorene listet opp i vedlegg 4. Annet hvert år vil det bli utarbeidet en detaljert rapport som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennom-

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

føring av oppfølgingstiltakene. Disse rapportene vil gi Samferdselsdepartementet et grunnlag for å vurdere behovet for å korrigere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet underveis i planperioden.

Del I - Grunnlag

1. Visjon, mål og oppfølging

1.1 Målhierarki

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

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2 og faktaboks 1.1.
- **Etappesteg for utviklingen i antall drepte og hardt skadde** – *Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.* Formuleringen er hentet fra Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 og viser det politiske målet 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. De fleste målene gjelder enten for enkeltåret 2030 eller samlet for perioden 2026-2029. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4.
- **Tiltak** – I dokumentets del II og III (kap. 6 – 25) vises tiltak som ulike aktører vil gjennomføre i planperioden, og som vil gi positive tilstandsendringer og derigjennom bidra til færre drepte og hardt skadde. Dette omfatter både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Vi har plukket ut 177 tiltak som vil bli fulgt opp i planperioden. Disse betegnes som «oppfølgingstiltak». Se kapittel 1.5.

1.2 Nullvisjonen

Nullvisjonen ble vedtatt i 2001, i forbindelse med Stortingets behandling av *St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011*. Det betyr at vi nå nærmer oss 25 år med nullvisjonen som ledestjerne for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

I Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036 er det formulert et overordnet mål for transportsektoren – at vi skal ha *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*. På neste nivå er det fem sidestilte hovedmål. Blant disse er *Nullvisjonen for drepte og hardt skadde* (se figur 1.1). Dette gir oss et tydelig mandat til å fortsette arbeidet med å legge til rette for at ingen skal bli drept eller hardt skadd i veitrafikken.



Figur 1.1 – Mål for transportsektoren hentet fra Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036

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

Nullvisjonen er basert på tre grunnpilarer; etikk, vitenskapelighet og ansvar. Dette er nærmere utdypet i faktaboks 1.1.

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

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

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 veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøy-leverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

Faktaboks 1.1 – Nullvisjonens tre grunnpilarer.

Nullvisjonen er i dag godt forankret i den overordnede styringen av trafiksikkerhetsarbeidet i Norge, og det er bred enighet om at den skal være grunnlaget for alt arbeid innenfor trafiksikkerhet. Internasjonalt har *Safe System* fått stor utbredelse som rammeverk for trafiksikkerhetsarbeid. Det er stor grad av sammenfall mellom nullvisjonen og *Safe System* tilnærmingen, men mens nullvisjonen er målet beskriver *Safe System* den systematiske metoden for å nå målet. *Safe System* er ikke et statisk konsept, men en tilnærming til trafiksikkerhetsarbeidet som kan tilpasses ulike kontekster. I Norge har vi nullvisjonen som visjon, og arbeidet for å komme dit utføres innenfor rammeverket av *Safe System*. I kapittel 2.3 er det gitt en nærmere beskrivelse av *Safe System* og hva som ligger i den norske tilnærmingen.

1.3 Etappemål for reduksjon i drepte og hardt skadde

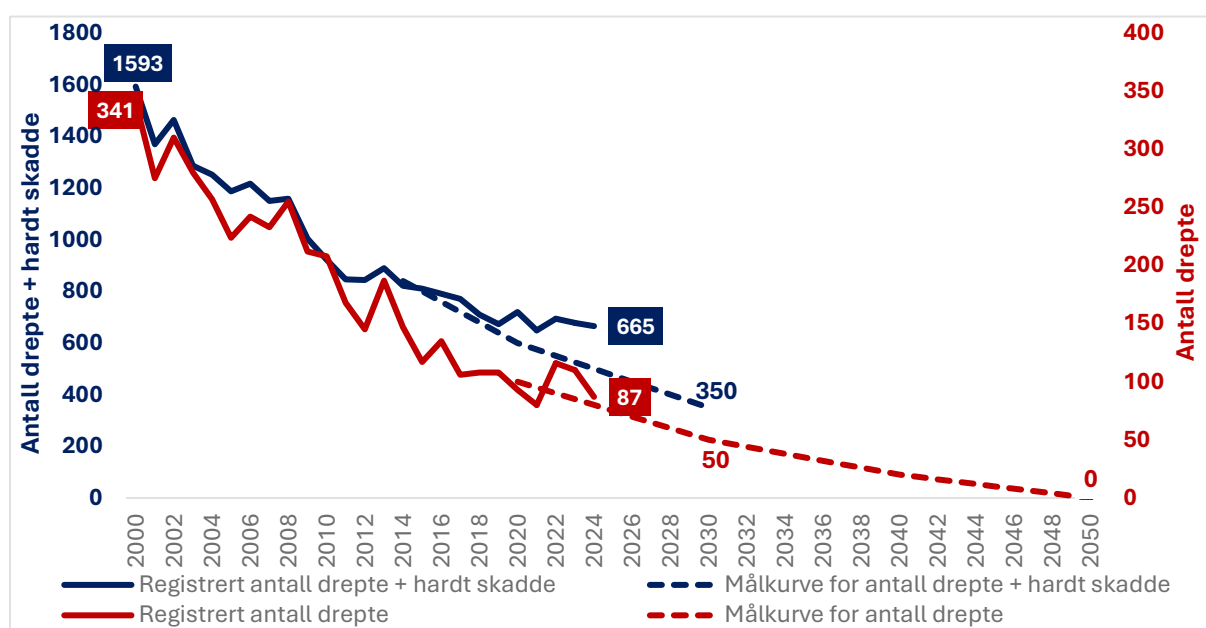
Gjeldende mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av NTP 2018-2029, og er senere videreført i NTP 2022-2033 og sist i NTP 2025-2036. I NTP 2022-2033 ble ambisjonen for summen av drepte og hardt skadde supplert med en

ambisjon om maksimalt 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Også dette er videreført i NTP 2025-2036, i form av etappemål.

Det er viktig å presisere at et mål om null drepte i 2050 ikke er ensbetydende med at nullvisjonen er tidfestet. Nullvisjonen omfatter, i tillegg til drepte, også hardt skadde. Det er foreløpig ikke satt et tidfestet mål for når ingen skal bli hardt skadd i trafikken.

Figur 1.2 viser utviklingen i drepte og hardt skadde sett opp mot målene for 2030 og 2050. I vedlegg 1 vises utviklingen per fylke og i vedlegg 2 i hvert av de ni byområdene der det enten er inngått byvekstavtale eller der det arbeides med sikte på å få i stand en slik avtale.

Figur 1.2 viser at utviklingen ligger klart på etterskudd i forhold til målkurver som angir nødvendig progresjon for å være på rett kurs i forhold til etappemålene for 2030. Dette gjelder spesielt målet for summen av drepte og hardt skadde. For å komme ned i 350 drepte og hardt skadde i 2030 må vi de neste seks årene ha en reduksjon med mer enn 50 drepte og hardt skadde per år. For drepte ligger resultatet for 2024 atskillig nærmere målkurven, og pandemiåret 2021 er eneste året etter andre verdenskrig med lavere antall omkomne i trafikken. Imidlertid viser foreløpige tall for årets ni første måneder at det ligger an til et noe høyere antall drepte i 2025, anslagsvis rundt 100.



Figur 1.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett opp mål for 2030 og 2050.

I Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036 omtales etappemålene som «*svært ambisiøse og krever intensivering på alle områder i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhet må ha høy prioritet og forsterket innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, både offentlige og private*». Tiltaksplanen gjelder for de fire gjenstående årene frem til 2030, det vil si de årene vi har på oss til å gjennomføre tiltak som skal bidra til at vi når etappemålene for 2030.

Ambisjonsnivået i NTP er basert på politirapporterte personskadeulykker, og det er dette som inngår i den offisielle statistikken for veitrafikkulykker fra SSB. Vi antar at alle omkomne i veitrafikkulykker blir rapportert til politiet. Det er imidlertid kjent at mange som blir hardt skadd ikke blir rapportert, og derfor heller ikke blir en del av den offisielle statistikken. I kapittel 19.3 er

det gitt en omtale av problematikken knyttet til underrapportering og av tiltak for å få en mer fullstendig oversikt over ulykkessituasjonen.

Figur 1.2 er begrenset til veitrafikkulykker. Det innebærer at selvmord i trafikken, hendelser der døden inntreffer direkte som følge av illebefinnende eller sykdom og ulykker der fotgjengere krysser bane i egen trasé ikke er tatt med. Tiltak for å forhindre slike dødsfall inngår ikke innenfor rammene av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Heller ikke eneulykker med fotgjengere (fallulykker m.m.) regnes som veitrafikkulykker, selv om de skjer i et trafikkmiljø. I kapittelet om *Gående og syklende* (kapittel 13) har vi likevel funnet det naturlig å se på forebygging av alle ulykker med myke trafikanter i sammenheng. Omtalen omfatter derfor også tiltak for å redusere omfanget av eneulykker blant fotgjengere.

1.4 Tilstandsmål

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

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

Det er valgt en eller flere måлиндikatorer innenfor de fleste av tiltaksplanens 14 innsatsområder. Indikatorene og tilhørende tilstandsmål er vist i tabell 1.1, mens det er gitt en mer utdypende omtale som innledning til beskrivelsen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II. Intensjonen har vært at måлиндikatorene skal fange opp de mest sentrale tilstandsendringene vi får ved å gjennomføre oppfølgingstiltakene innenfor det aktuelle innsatsområdet. Det har imidlertid ikke vært mulig å gjennomføre dette fullt ut, og enkelte oppfølgingstiltak med god forventet trafikksikkerhetseffekt vil i liten grad bidra til at vi når de valgte tilstandsmålene.

De utdypende indikatorene er ikke tatt med i tabell 1.1 eller i omtalen i del II. Imidlertid er det i vedlegg 4 vist en fullstendig oversikt over måлиндikatorer og utdypende indikatorer. De utdypende indikatorene dreier seg i stor grad om en underoppdeling/detaljering av måлиндikatorene. Det vil hvert år bli utarbeidet et dokument som viser tilstandsutviklingen, både når det gjelder måлиндikatorene og når det gjelder de utdypende indikatorene (se kapittel 1.6).

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

Tabell 1.1 – Oversikt over målintikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformuleringer.

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart (kapittel 6)	Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen. (Tilstand i 2024 = 61,9 prosent)
Rus (kapittel 7)	Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet. (Tilstand i 2024 = 0,18 prosent) Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,XX prosent av trafikkarbeidet. (Tilstand i 2024 = X,XX prosent) Tall for 2024/2025 forventes å foreligge høsten 2025. Dette vil være utgangspunkt for fastsettelse av mål for 2034.
Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)	Innen 2030 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte. (Tilstand i 2024 = 96,9 prosent) - 95,0 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte. (Tilstand i 2024 = 86,2 prosent) - 80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil. (Tilstand i 2025 = 70 prosent) - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil. (Tilstand i 2025 = 79 prosent)
Uoppmerksomhet (kapittel 9)	Innen 2030 skal ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019. (Tilstand i 2024 = 33 prosent reduksjon fra 2019)
Barn (kapittel 10)	I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år. (Gjennomsnitt for 2021-2024 = 24 drepte og hardt skadde per år)
Ungdom og unge førere (kapittel 11)	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
Eldre trafikanter (kapittel 12)	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at: - Bilførere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024. - Fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per gåkm være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

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

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Gående og syklende (kapittel 13)	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at: - Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per gåkm). - Syklister blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per sykkelkm). Innen 2030 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer. (Tilstand i 2024 = 65,2 prosent) - 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke. (Tilstand i 2024 = 47 prosent)
Motorsykel, moped og ATV (kapittel 14)	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).
Næringstransport på vei (kapittel 15)	Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.
Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)	I planperioden 2026-2029 vil Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene beholde og videreutvikle det daglige trafikk-sikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. I planperioden 2026-2029 vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkes-reducerende tiltak på alle prioriterte strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafiksikkerhet.
Ny teknologi for bedre trafiksikkerhet (kapittel 17)	Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafiksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafiksikker.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)	Ved utgangen av planperioden skal: - Minst 250 kommuner være godkjente som <i>Trafikksikker kommune</i> og minst 300 kommuner skal ha en trafiksikkerhetsplan som er gyldig for 2029. - Alle fylkeskommuner være godkjente som <i>Trafikksikker fylkeskommune</i>. - Det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafiksikkerhet.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)	Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

1.5 Tiltak

Denne høringsutgaven av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* omtaler 177 tiltak som det legges til grunn at vil bli fulgt opp gjennom planperioden. Disse er listet opp til slutt i det enkelte kapittel i del II og del III, samt i vedlegg 5, og er benevnt som *oppfølgingstiltak*. I tekstene i del II og del III er det i tillegg gitt en beskrivelse av øvrig arbeid som vil bidra til bedre trafikksikkerhet, men som det ikke er funnet nødvendig å løfte frem som oppfølgingstiltak. Intensjonen er at den samlede omtalen i kapitlene i del II og del III skal gi en oversikt over viktige satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, temaområde for temaområde. Planen tar likevel ikke mål av seg å fange opp absolutt alle tiltak som vil bidra til bedre trafikksikkerhet. Det gjennomføres mye godt trafikksikkerhetsarbeid blant aktører som ikke deltar i arbeidet med tiltaksplanen. I tillegg forventes at aktører som deltar i arbeidet gjennomfører ytterligere tiltak som bidrar til færre drepte og hardt skadde, utover tiltakene som er omtalt i tiltaksplanen.

1.6 Oppfølging av tiltaksplanen

Det legges til grunn at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* følges opp på tilsvarende måte som tiltaksplanene for 2014-2017, 2018-2021 og 2022-2025. Det innebærer at det skal utarbeides årlige resultatrapporter som viser progresjon i forhold til etappemålene i Nasjonal transportplan og tilstandsmålene/indikatorne i tiltaksplanen. I tillegg vil det bli utarbeidet egne rapporter som viser fremdriften med hensyn til gjennomføring av oppfølgings-tiltakene som er beskrevet i dokumentets del II og III. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.

2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv

2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål

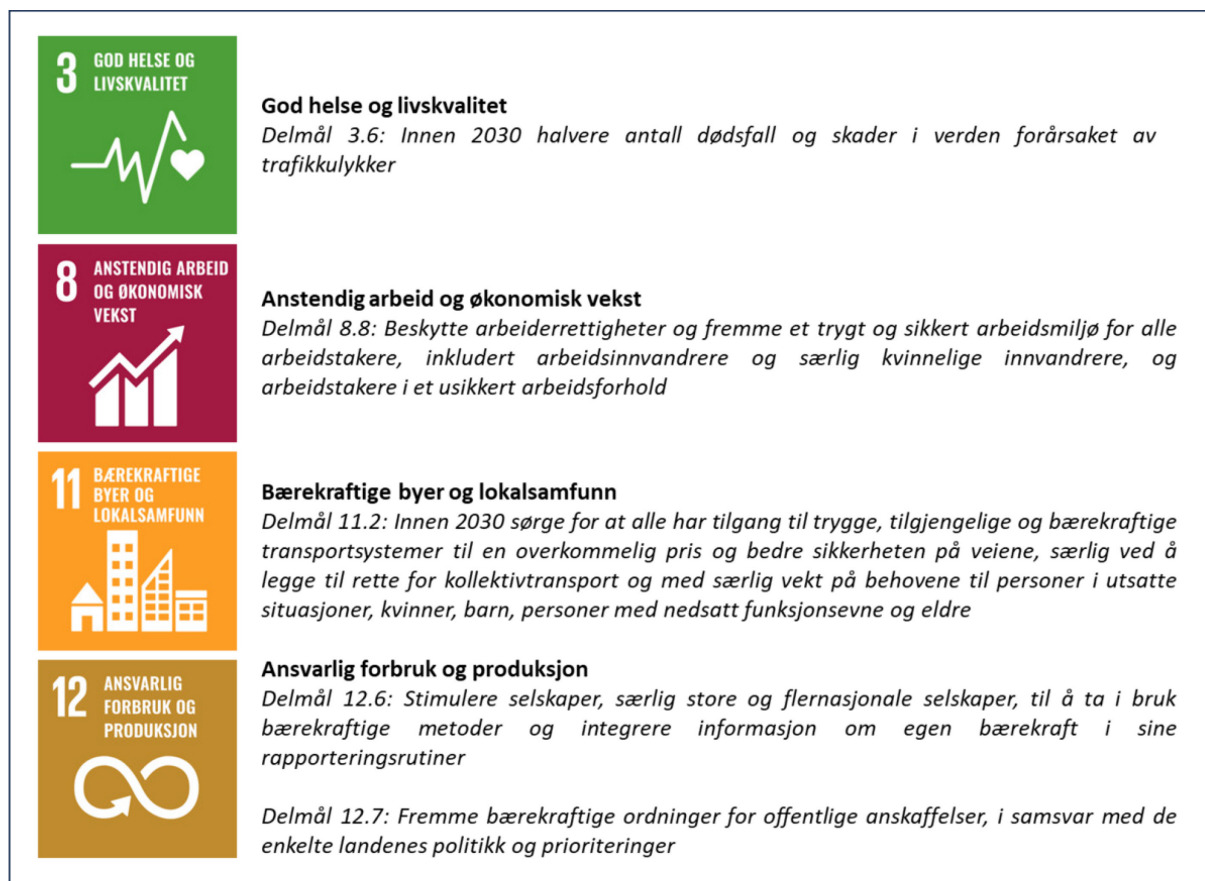
FNs generalforsamling vedtok i 2015 17 bærekraftsmål med til sammen 169 delmål. Disse målene er universelle og skal gi en felles global retning for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringer innen 2030.

Trafikksikkerhet er både direkte og indirekte knyttet til flere av FNs bærekraftsmål. Særlig gjelder dette delmål 3.6, som omhandler halvering av antall drepte og skadde i trafikkulykker innen 2030, og som til dels er sammenfallende med Norges etappemål for 2030. I tillegg er trafikksikkerhet en forutsetning for bærekraftige byer og lokalsamfunn og for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer (delmål 11.2). Videre er trafikksikkerhet på tjenestereiser et sentralt premiss for et sikkert arbeidsmiljø (delmål 8.8) og trafikksikkerhet kan integreres i virksomhetens rapportering (delmål 12.6) og i innkjøp og anskaffelser (delmål 12.7).³

Målet om halvering av antall drepte og skadde innen 2030 er siden 2015 fornyet i flere sammenhenger. I en resolusjon om trafikksikkerhet i 2020 ([A/74/299](#)) vedtok FNs generalforsamling at målet om halvering av antall drepte og skadde i trafikken skulle tidfestes til å gjelde fra 2021 til 2030. I Marrakech-erklæringen, et resultat av den fjerde globale ministerkonferansen om trafikksikkerhet i 2025, ble målet om halvering av antall drepte og skadde innen 2030 stadfestet.

FNs generalforsamling har vedtatt resolusjoner for forbedring av den globale trafikksikkerheten, først i 2010 og så i 2020. Her erklærtes også årene 2011-2020 og 2021-2030 som trafikksikkerhetstiårene (Decade of Action for Road Safety). Dette er siden fulgt opp av WHO, som har utarbeidet en global plan som beskriver hvilke tiltak som er nødvendig for å nå målet om halvering av antall drepte og skadde innen 2030. I denne planen er Safe System-tilnærmingen sentral (se kapittel 2.3 for nærmere omtale av Safe System). FN oppfordrer generelt medlemsstatene til å ta i bruk Safe System i sitt trafikksikkerhetsarbeid.

³ Trivektor Traffic. 2022. [Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet: Slutrapport från FOI-projekt](#)



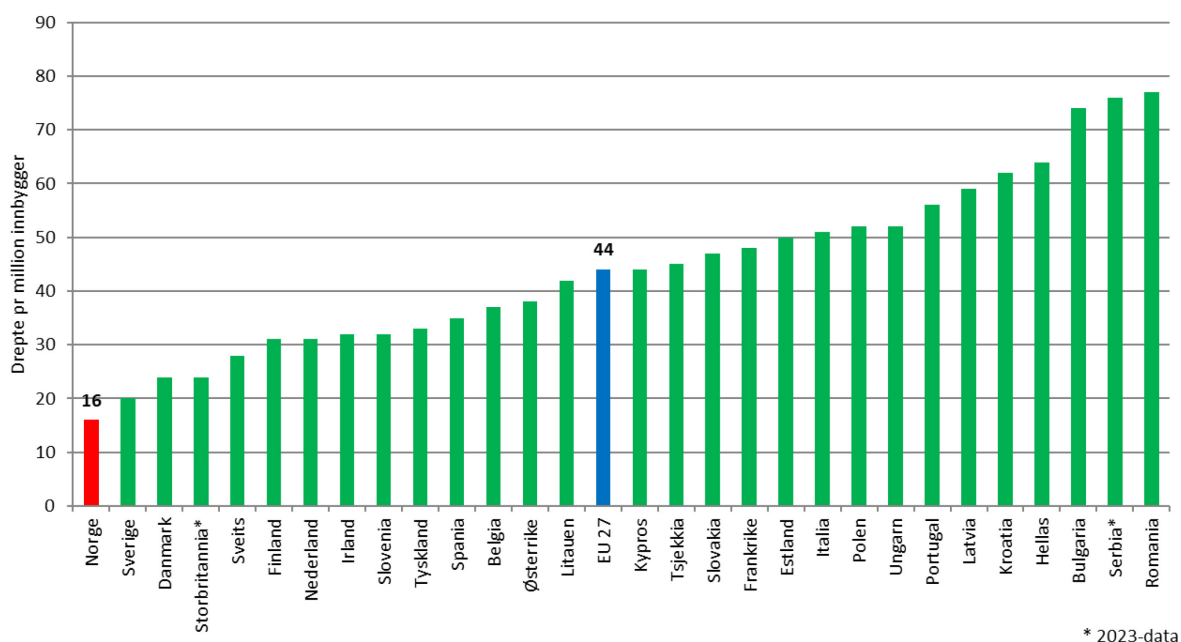
Figur 2.1 - FNS bærekraftsmål knyttet til trafiksikkerhet.

2.2 Norge sammenlignet med øvrige europeiske land

Norge var i 2024 landet i Europa med færrest drepte i veitrafikkulykker i forhold til innbyggertallet⁴. Dersom vi avgrenser oss til land med mer enn 1 million innbyggere er dette det tiende året på rad at Norge topper denne statistikken.

Figur 2.2 viser at det i 2024 var 16 drepte per million innbyggere i Norge, mens det samlet for de 27 EU-landene var 44. Figuren viser at trafiksikkerheten er best i de nordiske landene. Norge og Sverige har klart best resultat, men også Danmark og Finland ligger godt an.

⁴ Statistikk i dette kapittelet er hentet fra dokumentet [Ranking EU progress on Road Safety – 19th Road Safety Performance Index \(PIN\) Report](#) (ETSC, juni 2025).



Figur 2.2 – Antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i 2024 i Norge sammenlignet med øvrige europeiske land (Statistikk fra European Transport Safety Council – ETSC)

Risiko i form av drepte per kjørte km forutsetter pålitelige tall for trafikkarbeid. Ikke alle europeiske land har dette, men en sammenlikning blant land med slik statistikk viser at Norge, i tillegg til å ha færrest drepte per mill. innbyggere, også har færrest drepte per mrd. kjøretøykm (det vil si lavest risiko i trafikken målt per kjørte km). Blant de 20 EU-landene som har meldt inn tall for trafikkarbeid ligger gjennomsnittet for de siste tre årene på 5,4 drepte per mrd. kjøretøykm, mens risikoen i Norge i samme periode lå på 2,3 drepte per mrd. kjøretøykm.

Totalt mistet 20 017 personer livet i veitrafikken i de 27 EU-landene i 2024, hvilket er 2 prosent færre enn i 2023. EU har som målsetting å halvere antall drepte innen 2030, med 2019 som referanseår.⁵ I perioden 2019-2024 har reduksjonen vært på totalt 12 prosent, hvilket betyr at man er godt på etterskudd i forhold til målet om 50 prosent reduksjon innen 2030.

EU har også satt som mål å halvere antall hardt skadde fra 2019 til 2030. På sikt jobbes det mot en felles europeisk definisjon av *hardt skadd* (MAIS 3+)⁶, men foreløpig er ikke dette operativt på europeisk nivå. Statistikk basert på de ulike nasjonenes definisjon av *hardt skadd* viser en reduksjon fra 2019 til 2024 på 11 prosent, det vil si omtrent på samme nivå som for drepte, og godt på etterskudd i forhold til målet om 50 prosent reduksjon innen 2030.

⁵ I og med at det i 2020 unormalt lave ulykkestall grunnet reiserestriksjoner som følge av korona-pandemien, er 2019 valgt som referanseår.

⁶ The Abbreviated Injury Scale (AIS) er et numerisk anatomisk system, der man angir en score for skade som har oppstått som følge av en ulykke (eller andre hendelser). Det gis en score fra 1 (lett skade) til 6 (potensielt dødelig skade). Overlevende med score fra og med 3 på AIS angis som hardt skadde. For pasienter med multiple skader brukes betegnelsen MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) til å angi skaden med høyest AIS. MAIS 3+ angir dermed pasienter med en AIS score på 3 eller høyere for den mest alvorlige skaden.

2.3 Safe System i en norsk kontekst

Safe System har utviklet seg til å bli et internasjonalt anerkjent rammeverk for trafiksikkerhetsarbeid, som brukes av store internasjonale organisasjoner som FN og av en rekke nasjonale og lokale myndigheter. Til nå har begrepet Safe System i liten grad vært en del av den norske diskusjonen rundt trafiksikkerhet. Nullvisjonen har vært godt forankret og er konkretisert gjennom nasjonale mål som følges opp gjennom blant annet *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*. Etter hvert som begrepet Safe System har fått økt utbredelse internasjonalt og blitt det dominerende begrepet/konseptet for trafiksikkerhetsarbeid er det relevant å synliggjøre hva som er den norske tilnærmingen til Safe System. Ved å se det norske trafiksikkerhetsarbeidet i lys av Safe System, kan vi både få en bedre forståelse av styrkene i det norske trafiksikkerhetsarbeidet, og samtidig få innsikt i områder hvor det er rom for forbedringer.

Safe System – overordnede prinsipper og pilarer

Safe System legger til grunn at det er moralsk og etisk uakseptabelt at mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikulykker. Videre bygger tilnærmingen på erkjennelsen av at mennesker gjør feil og at kroppens tåleevne er begrenset. Safe System blir fremhevet som et alternativ til en mer tradisjonell modell, der hovedansvaret ofte ligger på trafikantene. I stedet benyttes en helhetlig tilnærming der alle deler av transportsystemet må forbedres slik at det samlet tilbyr flere lag med beskyttelse for trafikantene. Dersom én komponent i systemet svikter, skal det være ytterligere barrierer som hindrer dødsfall og alvorlige skader. Ansvar for dette er delt mellom alle aktører som kan påvirke trafiksikkerheten. Trafikantene fritas ikke for ansvar, de skal følge regler og vise aktsomhet. Samtidig har myndighetene ansvar for å utvikle et transportsystem der menneskelige feil ikke får fatale utfall. Trafikantene er det svakeste leddet i systemet, og så lenge menneskelige feil forekommer må systemeier ta et større ansvar.

I tillegg til de overordnede prinsippene som ligger til grunn for Safe System, er den konkretisert i såkalte pilarer. En forutsetning for de øvrige pilarene er at det foreligger et system for *trafiksikkerhetsstyring* som sikrer målrettet innsats basert på læring og kontinuerlig forbedring. Det innebærer at det systematiske trafiksikkerhetsarbeidet er basert på forankrede, tallfestede mål for utviklingen i drepte og hardt skadde. Videre at det er på plass systemer for oppfølging av mål og tiltak, at gjennomføring av tiltak er basert på kunnskap om virkninger og at arbeidet evalueres kontinuerlig med tanke på forbedringer.

Den norske tilnærmingen til Safe System har i tillegg til *Trafiksikkerhetsstyring* fire øvrige pilarer. Disse er illustrert i figur 2.3. *Sikrere kjøretøy* innebærer at det tas i bruk teknologi og design som beskytter mot ulykker og skader.



Figur 2.3 - Safe System - overordnede prinsipper og pilarer.

Eksempler på dette er førerstøttesystemer, kollisjonsbeskyttelse, bruk av fartssperre og alkoholås for å hindre ulovlig kjøring og ulike typer reguleringer knyttet til kjøretøy med høyere risiko. *Sikrere infrastruktur* handler om et transport-system med logiske og letteste løsninger som inviterer til sikker atferd og fart. Det skal være enkelt for trafikantene å handle riktig og vanskelig å handle feil. Samtidig skal veier og gater ha barrierer som beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger. *Sikrere trafikanter* omfatter blant annet tiltak som informasjon og opplæring knyttet til risikoatferd og trafikkregler, bruk av sikkerhetsutstyr som beskytter mot ulykker og reduserer skadeomfang, samt kontroll og håndheving av regler. *Bedre skadebehandling* er knyttet til rask og effektiv nødhjelp for å redusere skadeomfanget ved en ulykke, både gjennom varsling og responstid for nødetater og gjennom opplæring i sikring av ulykkessted og førstehjelp.

Samsvar mellom Safe System og det norske trafikksikkerhetsarbeidet

Selv om ikke begrepet Safe System har blitt brukt om det norske trafikksikkerhetsarbeidet til nå, er det godt samsvar mellom Safe System og hvordan nullvisjonen er konkretisert og fulgt opp, samt det sektorovergripende trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres gjennom samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet. Safe System er ikke et statisk konsept, men en tilnærming til trafikksikkerhetsarbeid som kan tilpasses ulike kontekster. Med dette som utgangspunkt kan vi slå fast at Safe System er ivaretatt i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. Det betyr imidlertid ikke at det ikke er noe å hente på å ytterligere forbedre trafikksikkerhetsarbeidet i lys av Safe System. Et sentralt prinsipp i Safe System er å kontinuerlig søke forbedringer gjennom å styrke alle elementer i transportsystemet. Det er særlig prinsippet om at transportsystemet må inneholde innebygde barrierer som beskytter trafikantene ved feilhandlinger som kan løstes høyere i det norske trafikksikkerhetsarbeidet.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er et viktig verktøy i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, og inneholder flere elementer som samsvarer med Safe System. For det første er tiltaksplanen forankret i nullvisjonen, som er i tråd med de overordnede prinsippene for Safe System. For det andre inneholder tiltaksplanen tilstandsmål for områder med vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde, samt et oppfølgingsregime med årlige rapporter om trafikksikkerhetsutviklingen i Norge som blant annet viser utvikling i forhold til nasjonale mål og tilstandsmål (se kapittel 1). Dette er i tråd med pilaren om trafikksikkerhetsstyring, samt prinsippet om kontinuerlig forbedring. For det tredje er tiltaksplanen utarbeidet i samarbeid med et bredt spekter av aktører og inneholder omforente og faglig forankrede tiltak, som bidrar til sikrere kjøretøy, sikrere infrastruktur og sikrere trafikanter. Dette er i tråd med prinsippet om delt ansvar, samt tiltak innenfor de enkelte pilarene.

Det er viktig å understreke at tiltaksplanen ikke dekker hele bredden av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det gjøres et betydelig arbeid av en rekke aktører som ikke er inkludert i tiltaksplanen, men som like fullt bidrar vesentlig til det samlede trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Videre er det en del rammer for tiltaksplanen, som påvirker hva som er aktuelle tiltak i planen. Ettersom det ikke er egne midler til gjennomføring av tiltakene, må tiltakene kunne gjennomføres innenfor den enkelte aktørs forventede økonomiske rammer og bemanning. I tillegg er tiltaksplanen først og fremst et faglig dokument/verktøy, og kan ikke inneholde tiltak som bryter med styringssignaler gitt i Nasjonal transportplan m.m. Dette gjør at en rekke aktuelle tiltak innenfor alle Safe Systems pilarer blir påvirket. For eksempel vil finansiering av infrastrukturtiltak besluttes av andre prosesser, reguleringer og bestemmelser vil kreve politisk aksept og kjøretøytiltak vil i stor grad være styrt av internasjonale reguleringer og bilprodusenter. Tiltaksplanen vil derfor ikke

dekke alle pilarene i Safe System i like stor grad. Det betyr imidlertid ikke at det ikke jobbes med tiltak og forbedringer innenfor disse pilarene, men snarere at dette gjøres som en del av andre prosesser.

3. Kunnskapsgrunnlag

3.1 Kilder til kunnskap

Ulykkesregistre

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

TRULS og TRINE

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

Faktaboks 3.1 – Beskrivelse av ulykkesregistrene TRULS og TRINE.

Norsk pasientregister (NPR) inneholder opplysninger om alle pasienter behandlet ved norske sykehus. I 2007 opprettet Helsedirektoratet et nytt landsdekkende skaderegister, basert på sykehusregistrerte skader som en del av NPR; Felles Minimum Datasett (FMDS). Fra og med 2009 ble alle sykehus som behandler skadepasienter, samt de kommunale legevaktene i Oslo, Bergen og Trondheim, bedt om å rapportere skader inn i registreringsmodulen FMDS. FMDS registrerer videre hvilken skade det er (for eksempel sykkelskade), men ikke årsaken til skaden (for eksempel kollisjon med bil eller utforkjøring). Når ulykken defineres som en trafikkulykke skal fremkomstmiddelet angis. Det har blitt utarbeidet årlige rapporter om personskader siden 2019 som presenterer hovedtrekk ved de innrapporterte personskadene. Fyrtårnprosjektet ble startet i 2022 med formål å få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skader. Prosjektet skal også bidra til økt kvalitet på registrering av skader i FMDS.

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

inneholder data om skademekanisme, herunder blant annet om skaden skyldtes en transportulykke, framkomstmiddel og den skaddes rolle. Det utarbeides en årsrapport med sammenstilling av resultater, samt enkelte analyser. I 2024 ble dekningsgraden til NTR beregnet til 95,7 prosent.⁷

Kommunalt pasient- og brukerregister (KPR) inneholder opplysninger om alle som har søkt om eller mottatt helse- og omsorgstjenester i primær-helsetjenesten. KPR inneholder blant annet opplysninger hentet fra *Kontroll og utbetaling av helserefusjoner* (KUHR), som er et fagsystem som forvaltes av HELFO. HELFO håndterer refusjonskrav fra fastleger og andre behandlere i primærhelsetjenesten (fysioterapeuter, kiropraktorer, tannleger osv.). Også refusjonskrav sendt fra kommunale legevakter inngår i KUHR. Formålet med registeret er å gi grunnlag for forskning, kvalitetssikring, planlegging og styring av helse og omsorgstjenesten. Gjennom dette registeret kan vi få informasjon om skader som behandles i primærhelsetjenesten.

Forsikringsbransjen har i mange år hatt egne registre for materielle skader (TRAST) og personskader (PRETRAST) i trafikken forårsaket av motorkjøretøy. Forsikringsselskapene som leverer data til disse registrene, dekker om lag 80 prosent av det norske markedet. I løpet av de siste 4-5 årene har imidlertid stadig mer av skaderegistreringen foregått digitalt, ved at kunden selv registrerer de materielle skadene. Dette har gitt dårligere kvalitet, både med hensyn til stedsbestemmelse, samt også for en del andre opplysninger knyttet til hvordan og hvorfor skaden skjedde. Det er likevel fortsatt mange opplysninger i TRAST som har god kvalitet, og disse blir presentert i et eget oppsett på Finans Norge sin hjemmeside. PRETRAST er fortsatt tilgjengelig, men uten pålitelige opplysninger om sted.

Politiets analyser for å forebygge og avdekke trafikkriminalitet

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

Statens havarikommisjon - uavhengige sikkerhetsundersøkelser

Statens havarikommisjon (SHK) er en nasjonal undersøkelsesmyndighet med ansvar for å gjennomføre uavhengige sikkerhetsundersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen alle transportsektorer (luftfart, jernbane, veitrafikk og sjøfart), samt i forsvarssektoren, på tivoli- og taubaneområdet og innen romvirksomhet. Formålet med undersøkelsene er å styrke sikkerheten ved å identifisere årsaksforhold og risikofaktorer som kan forebygge fremtidige ulykker.

SHKs arbeid er klart adskilt fra politiets etterforskning og eventuelle strafferettslige prosesser. Arbeidet er utelukkende rettet mot sikkerhetslæring og -forbedring – ikke ansvars pålegg. Undersøkelsene blir dokumentert i form av offentlige rapporter. Rapportene kan inneholde sikkerhetstilrådinger til myndigheter og organisasjoner som har ansvar for og mulighet til å iverksette effektive sikkerhetstiltak. Rapportene oversendes til Samferdselsdepartementet for oppfølging.

⁷ NTR. 2025. [Årsrapport for 2024](#)

SHKs sikkerhetstilrådinger gir viktige bidrag til sikkerheten, særlig gjennom identifikasjon av organisatoriske og systemiske forbedringsområder. Sikkerhetstilrådingene fordeler seg tematisk som følger:

- Om lag 29 prosent er knyttet til infrastruktur og veiforhold.
- Om lag 27 prosent er knyttet til kjøretøytekniske forhold.
- Om lag 14 prosent er knyttet til trafikanterelaterte forhold.
- Om lag 30 prosent er knyttet til organisasjonsmessige forhold.

Statens vegvesens analyser av dødsulykker

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 analysert alle dødsulykker i veitrafikken. Formålet med arbeidet er å kunne bidra til et godt kunnskapsgrunnlag og læring, som er en viktig forutsetning for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Ulykkesanalysegruppen utarbeider, i tillegg til ulykkesanalyserapporter fra hver dødsulykke, også en samlet årsrapport. Det samlede datagrunnlaget fra analyse av nærmere 3 000 ulykker benyttes til videre forskningsstudier og danner grunnlag for tiltaks- og politikkutforming.

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

FoUI innen trafikksikkerhet

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

Flere forskningsinstitutter har høy kompetanse innenfor trafikksikkerhet. I tillegg til å svare ut enkeltstående oppdrag deltar de i ulike FoUI-programmer, både nasjonalt og internasjonalt. Universitets- og høyskolesektoren gir også vesentlige bidrag innen fagområdet. Forskningsrådet bidrar til gjennomføring av forskning, blant annet gjennom programmet *Transport 2050*.

I kapittel 19.2 er det sett nærmere på noen områder som vil være sentrale i FoUI-arbeidet i den kommende fireårsperioden.

Kunnskap om virkninger av tiltak

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin publikasjon *Trafikksikkerhetshåndboken* gir en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak. Håndboken oppsummerer mer enn 2000 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter og omtaler nærmere 150 ulike trafikksikkerhetstiltak. Det pågår en kontinuerlig revisjon av Trafikksikkerhets-håndboken, gjennom oppdatering av enkeltkapitler. Oppdatert versjon av håndboken er tilgjengelig på internett.⁸

⁸ <https://www.tshandbok.no/>

Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

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

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2023-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 46,7 mill. kr for en drept, 16,8 mill. kr for en hardt skadd og 1 120 000 kr for en lett skadd.⁹ Basert på disse tallene kan vi anslå at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet 17,7 mrd. kr i 2024.

Kostnadene fra personskadeulykker omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. Den såkalte velferdskomponenten er verdien av velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever som følge av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår. Også de materielle skadene knyttet til veitrafikkulykker har en betydelig kostnad, i hovedsak fra ulykker uten personskade. Statistikk for forsikringsutbetalinger viser at materielle skader i veitrafikkulykker hadde en samlet kostnad på 15,9 mrd. kr i 2024.¹⁰

Vi vil aldri kunne «regne oss frem til» at nullvisjonen er lønnsom. Det å verdsette et liv med et kronebeløp bryter fundamentalt med nullvisjonen, der en av grunnpilarene er at et hvert menneske er unikt og uerstattelig.

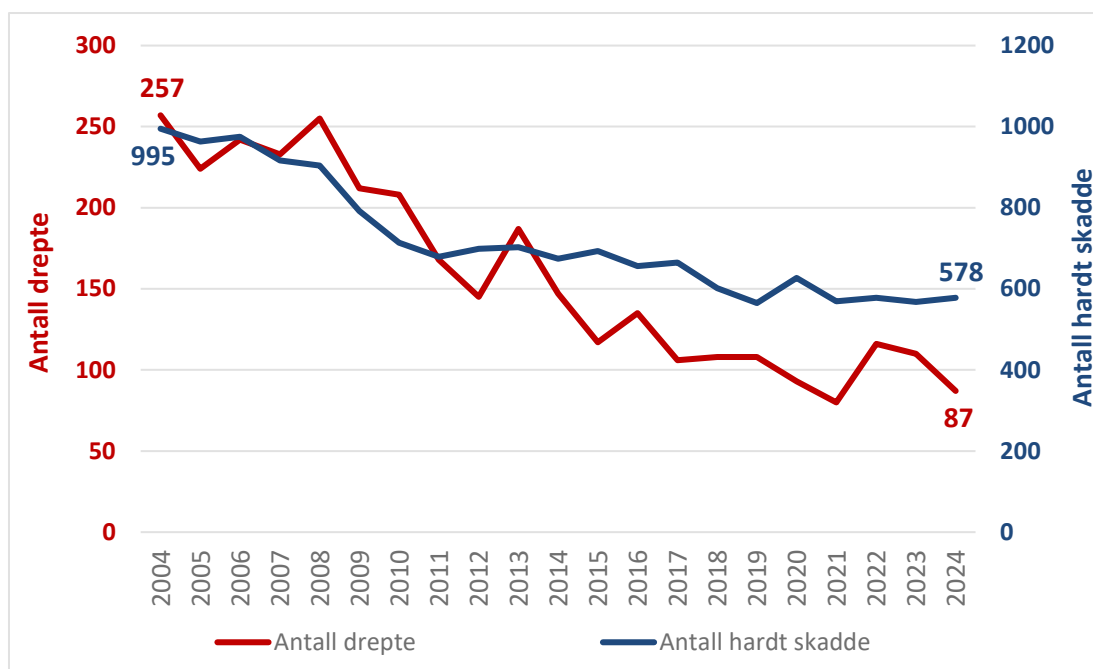
3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen

Det systematiske og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har gitt gode resultater. Antall drepte i veitrafikken er redusert fra 560 i 1970 til å ligge på rundt 100 de senere årene. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er om lag 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for å bli drept per kjørte km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt nær 2000 drepte i 2024 i stedet for 87.

Nullvisjonen omfatter i tillegg til drepte også hardt skadde. Figur 3.1 viser at det over tid har vært en betydelig mer positiv utvikling for drepte enn for hardt skadde. Mens antall drepte er mer enn halvert etter 2013 er antall hardt skadde kun redusert med 18 prosent.

⁹ Statens vegvesen. 2025. [Høring av Revidert veileder V712 Konsekvensanalyser](#)

¹⁰ Hentet fra [TRAST](#)



Figur 3.1 – Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde.

Det er viktig å presisere at grafen for hardt skadde i figur 3.1 viser SSB sine offisielle tall, og er basert på data fra politirapporterte personskadeulykker. Det er påvist at det er et betydelig antall hardt skadde i veitrafikken som ikke inngår i de politirapporterte ulykkene. I kapittel 19.3 er det gitt en omtale av problematikken knyttet til underreportering av hardt skadde og av det pågående arbeidet med å få en mer fullstendig oversikt over ulykkesutviklingen.

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

Etter 1990 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per km) redusert for alle de største **trafikantgruppene** (bilførere/bilpassasjerer, motorsyklister, mopedister, syklistene og fotgjengere), men i ulik grad. I tillegg har eksponeringen i form av trafikkarbeid utviklet seg ulikt for de ulike trafikantgruppene. Ytterlighetene har vi nå når det gjelder henholdsvis motorsyklister og de som kjører bil. På første halvdel av 1990-tallet var mellom fem og ti prosent av de drepte og hardt skadde motorsyklister. De senere årene har andelen ligget over 20 prosent, og var i 2024 helt oppe i 24,8 prosent. Det er behov for kraftfulle tiltak for å snu denne utviklingen. På første halvdel av 1990-tallet var mellom 58 og 60 prosent av de drepte og hardt skadde førere eller passasjerer i bil. I 2024 var andelen nede i 45 prosent. Den positive utviklingen for bilførere og bilpassasjerer har vært spesielt markant innenfor tettbygd strøk.

En fordeling på **ulykkestyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Med andre ord var det en økende andel av de drepte og hardt skadde i ulykkestyper som er hyppigst forekommende utenfor tettbygd strøk. Det ser ut til at dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike ulykkestypene. For møteulykker har det vært en reduksjon fra 34

prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til et gjennomsnitt på 26 prosent i fireårsperioden 2021-2024. For utforkjøringsulykker er utviklingen mindre tydelig. Etter 2010 var det først en klar reduksjon i andelen, men deretter en økning. 32 prosent av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2021-2024 var i utforkjøringsulykker.

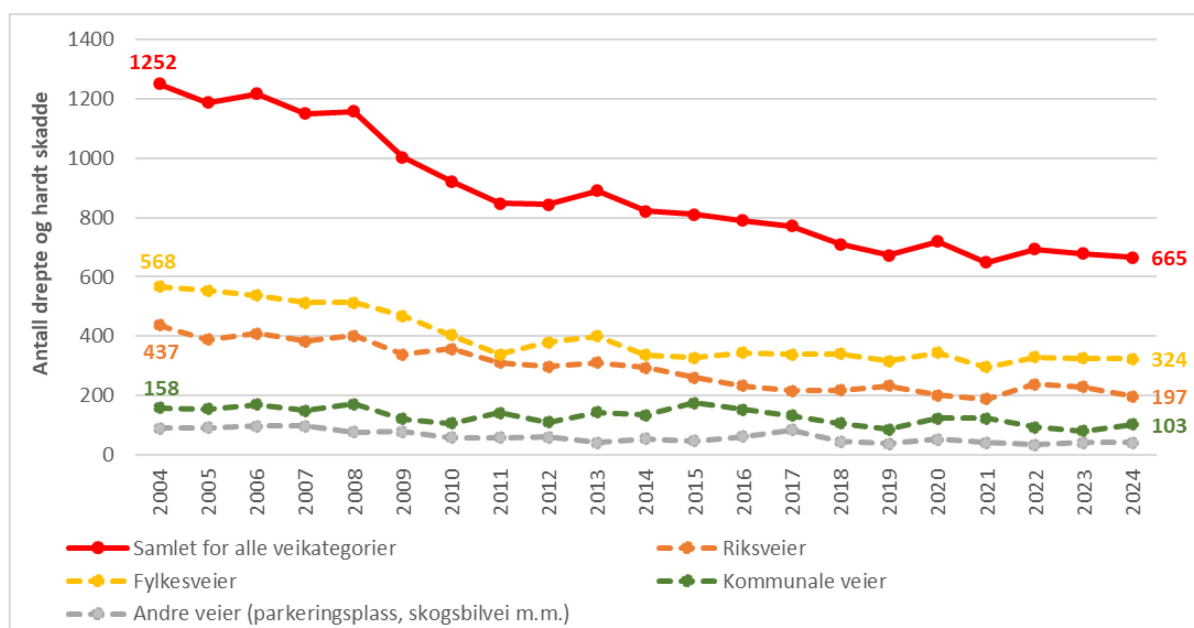
Fordelingen på ulykkestyper har til en viss grad sammenheng med hvordan ulykkene fordeles på de ulike **fartsgrensenivåene**. Mellom 1990 og 2004 ble andelen drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Etter 2004 har andelen økt, men med betydelige variasjoner fra år til år. I 2024 var hele 38 prosent av de drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t.

Antall drepte og hardt skadde er redusert i alle **aldersgrupper**, men det er betydelige forskjeller i utviklingen i de ulike aldersgruppene.

- Dersom vi går langt tilbake i tid er det uten tvil blant barn vi har hatt den beste utviklingen. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens det i 2019 ikke omkom noen barn, hvilket var en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. Imidlertid har det hvert år etter 2019 omkommet mellom to og fire barn, og 2019 fremstår foreløpig som et spesielt år med positivt fortegn. Også for hardt skadde var utviklingen svært positiv frem til 2019, men de senere årene har dette snudd.
- Fra 2007 hadde vi noen år med kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i alderen 16-19 år, men den positive utviklingen har nå for lengst stoppet opp, og de siste 10-12 årene har vi mer eller mindre stått på stedet hvil.
- Aldersgruppen 45-64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste årene har ligget på rundt 30 prosent.
- Ulykkesstatistikken viser at risikoen, både som bilfører og fotgjenger, øker markant fra fylte 75 år. Eldre utgjør en økende andel av befolkningen, men foreløpig gjelder det i hovedsak aldersgruppen 65-74 år, og vi har til nå ikke sett noen klare tegn til økning i drepte og hardt skadde grunnet «eldrebølgen». I perioden 2026-2029 vil andelen av befolkningen som er i aldersgruppen 75+ øke, og vi kan forvente en gradvis økende utfordring knyttet til dette.

Oppsummert tilsier utviklingen at det er et særlig behov for forsterket innsats rettet mot aldersgruppen 16-19 år. Dette er en aldersgruppe med høy risiko sammenlignet med andre aldersgrupper, og det er derfor urovekkende at vi nå har hatt en lengre periode uten reduksjon i drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen. Også aldersgruppen 75+ må vies økt oppmerksomhet, både fordi disse har høy risiko i trafikken, og fordi andelen eldre vil øke kraftig.

Veikategori er en annen sentral variabel. Figur 3.2 viser utviklingen i drepte og hardt skadde fra og med 2004, fordelt på riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Figuren viser at det i løpet av de siste 20 årene har vært litt ulik utvikling i de tre kategoriene. Men dersom vi sammenligner de første fire årene med de fire siste, ser vi at det ikke er veldig store forskjeller, dog med størst reduksjon på riksveinettet (47 prosent), deretter på fylkesveinettet (41 prosent) og dårligst på det kommunale veinettet (37 prosent).



Figur 3.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på veikategori.¹¹

Basert på ulykkesstatistikk for årene 2021-2024 har:

- Riksveinettet 10,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Fylkesveinettet 19,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Det kommunale veinettet 10,6 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.

Det innebærer at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer er i størrelsesorden 75 - 80 prosent høyere på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet. Den store forskjellen er en naturlig følge av at det over tid er investert betydelig mer i trafikksikkerhet på riksveier enn på fylkesveier, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveier foregår på møtefrie veier, som har en langt lavere risiko enn veier med møtende trafikk.

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

¹¹ Vi har valgt å forholde oss til dagens klassifisering av veinettet. Det betyr at ulykker i perioden 2004-2009 på veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei 1. januar 2010 her regnes som ulykke på fylkesvei.

4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse

4.1 Håndtering av målkonflikter

De nasjonale målene for transportsektoren vist i figur 1.1 i kapittel 1.2 rommer en rekke potensielle målkonflikter. Det vil si at ett mål påvirker ett eller flere andre mål negativt. Slike konflikter kan også oppstå mellom hensynet til trafiksikkerhet og uttalte mål innenfor andre sektorer. Nedenfor følger en omtale av flere potensielle målkonflikter og håndtering av disse.

Regulering og valgfrihet

For å beskytte mot menneskelige feil i trafikken kan det etableres barrierer som kan redusere risikoen for ulykker eller konsekvenser ved ulykker. Dette er gjerne tiltak som kan oppleves som inngripende og som kan bli møtt av ulike grader av aksept i befolkningen. Generelt er det en høy terskel for å innføre nye reguleringer og påbud/forbud som begrenser den enkeltes valgfrihet. Informasjon og kampanjer blir i stedet trukket frem som aktuelle tiltak for å påvirke holdninger og atferd. Imidlertid blir effekten ofte størst når informasjon og kampanjer blir kombinert med reguleringer og påbud, som igjen følges opp gjennom kontrollvirksomhet. Påbud om bilbelte er et eksempel på et vellykket tiltak som har hatt stor betydning for omfanget av drepte og hardt skadde. Bruken av bilbelte økte kraftig etter at det ble påbudt, godt hjulpet av kampanjer og kontroller. Alkolås og fartssperre er eksempler på innretninger som kan benyttes for å hindre risikoatferd, men der innføring i stor skala ikke er modent. Bruk av refleks og sykkelhjelmer har betydelig effekt for henholdsvis omfang av ulykker og skadeomfang, og påbud må vurderes opp mot den enkeltes valgfrihet. Hevet aldersgrense på kjøretøy som elsparkesykkel og lett motorsykkel er andre reguleringer som må balanseres mot ungdoms tilgang til mobilitet og valgfrihet.

Nullvekstmålet og nullvisjonen

Nullvekstmålet handler om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med sykling, gåing og kollektivtransport. Befolkningsvekst i byene gjør dette til et krevende mål å nå, og i praksis innebærer nullvekstmålet at mange flere må sykle, gå og reise kollektivt i storbyområdene. I tillegg er det et langsiktig mål om 20 prosent sykkelandel i byområdene, mål om 8 prosent sykkelandel på landsbasis og mål om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen.¹² Også disse målene er krevende å nå, og innebærer langt flere syklende og gående enn i dag. Syklister og gående har imidlertid betydelig høyere risiko for å bli drept og hardt skadd per kilometer enn bilførere. Nullvekstmålet må derfor balanseres mot nullvisjonen slik at vi får flere til å sykle og gå samtidig som vi får færre drepte og hardt skadde. I praksis forutsetter dette at risikoen for gående og syklende reduseres betydelig. Med de rette tiltakene kan dette være mulig, men det vil kreve en betydelig opptrapping av trafiksikkerhetsinnsatsen i byområdene. Samtidig vil økt trafiksikkerhet også kunne bidra til økt opplevd trygghet, som vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Tiltak som bidrar både til økt trafiksikkerhet og samtidig gjør det mer attraktivt å sykle og gå bør derfor prioriteres.

¹² Meld. St. 14 (2023–2024) [Nasjonal transportplan 2025-2036](#)

Arealknapphet og kostnader

Det er utfordrende å etablere separate sykkelløsninger i byområdene. Arealknapphet og høye kostnader setter rammer for hva som er mulig å få til. I Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 er det lagt til grunn at nullvekstmålet vil være under press, og at det vil være behov for kraftfulle og målrettede tiltak i byvekstavgiftene de nærmeste årene. Redusert økonomisk handlingsrom vil gjøre at ressursbruken i større grad rettes mot å ta vare på og utnytte eksisterende infrastruktur. Dette kan øke presset etter billigere og enklere løsninger. Eksempler kan være ønske om å gi flere rettigheter til syklist i form av forkjøringsrett, tillate å sykle til høyre på rødt lys m.m. Flere kommuner tester også ut nye løsninger for å prioritere sykkel i blandet trafikk. Ved vurdering av nye løsninger kan fremkommelighet og opplevd trygghet komme i konflikt med trafiksikkerhet. Det er viktig at nye løsninger evalueres grundig med tanke på risiko og lesbarhet for alle trafikanter.

Reisetid og fartsgrenser

Høyere fartsgrenser gir kortere reisetid, som er en viktig indikator for oppfølging av hovedmålet i NTP 2025-2036 om *Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet* (se figur 1.1 i kapittel 1.2). Samtidig er det en klar sammenheng mellom fart og antall drepte og skadde. Fartsgrenser i tråd med nullvisjonen innebærer at fartsgrensene settes med utgangspunkt i menneskets tåleevne ved kollisjon. I praksis betyr dette 70 km/t der møteulykker kan forekomme, 50 km/t der sidekollisjoner kan forekomme og 30 km/t der gående eller syklende kan bli påkjørt. Innføring av «nullvisjonsfartsgrenser» vil innebære at mange strekninger får lavere fartsgrense enn i dag, noe som også kan bety økt reisetid.

Rask teknologisk utvikling og nye mobilitetsløsninger

Elsparkesykkel ble raskt et veldig populært kjøretøy, noe som indikerer at det fyller et behov andre transportformer ikke dekker. Enkelte europeiske byer tillater ikke utleie av elsparkesykler, blant annet med begrunnelse i trafiksikkerhetsutfordringer knyttet til dette kjøretøyet. I Norge balanseres behovet for å regulere bruken av elsparkesykler for å begrense trafiksikkerhetsutfordringene mot ønsket om å legge til rette for en populær mobilitetsløsning. Det er da særlig viktig å følge med på ulykkesutviklingen og kontinuerlig vurdere om det er behov for nye tiltak. Raske endringer i samfunnet og teknologisk utvikling gjør situasjonen mer uforutsigbar. I takt med at nye trafiksikkerhetsutfordringer dukker opp, må også tiltak og løsninger både identifiseres og gjennomføres raskere.

4.2 Utvikling innenfor andre samfunnsområder som kan gi trafiksikkerhetsutfordringer

Pågående prosesser og trender innenfor andre sektorer, både internasjonalt og nasjonalt, vil kunne påvirke trafiksikkerhetsarbeidet frem mot 2030. Dette omfatter først og fremst prosesser og trender som kan gi trafiksikkerhetsutfordringer og i verste fall ha en negativ trafiksikkerhets-effekt i form av å bidra til flere drepte og hardt skadde.

Klimaendringer

Klimaendringer kan bidra til økte trafiksikkerhetsutfordringer på flere måter. Økt forekomst av ekstremvær i form av flom, skred og ras kan føre til flere hendelser på veinettet. Dette kan både medføre økt ulykkesrisiko på den aktuelle veien, men også at trafikken vil bli omdirigert til sekundærveier med dårligere standard og høyere ulykkesrisiko. Endrede vinterforhold i form av hyppigere temperaturskifter rundt null grader kan bidra til islagte veier og dårligere kjøreforhold, som igjen gir økt ulykkesrisiko. Hyppigere temperaturskifter og mer nedbør kan bidra til økt slitasje på veinettet, med hull og sprekker i veidekket som resultat. Dette vil også kunne gi økt ulykkesrisiko.

Økt netthandel

Økt netthandel med medfølgende økning i varetransport vil kunne bidra til økt risiko for ulykker. Særlig vil hjemkjøring av varer i store kjøretøy i boligområde med mange gående og syklende gi utfordringer, for eksempel knyttet til blindsoneproblematikk og trange gater uten vareleveringslommer og snumuligheter. Kombinert med tidspress på levering får vi flere konflikter mellom store kjøretøy og ubeskyttede trafikanter. Også levering av varer og mat med mindre kjøretøy med løsninger som Wolt og Foodora har vist seg å bidra til trafiksikkerhetsutfordringer. Veksten i etterspørsel kombinert med aktørenes løsning for rekruttering av sjåfører har vist seg å legge til rette for sjåfører med liten erfaring og kjøretøy som er i dårlig teknisk stand.

Krevende ressursituasjon i politiet

En allerede presset ressursituasjon og tilføring av nye oppgaver som følge av geopolitisk usikkerhet gjør det utfordrende for politiet å prioritere ressurser til tiltak med dokumentert trafiksikkerhetseffekt, som kontrollvirksomhet. Politiets kontrollvirksomhet er et av de mest kostnadseffektive trafiksikkerhetstiltakene vi har, og nedskalering av kontrollaktiviteten vil kunne medføre en økning i antall drepte og hardt skadde. Kontrollvirksomheten er også viktig for å forsterke effekten av andre tiltak, som informasjon og kampanjer. Det er flere av tiltakene i denne planen som først vil gi full effekt dersom de følges opp med politikontroller.

Politiets prioriteringer følger opp departementets prioriteringer i tildelingsbrev, særlig knyttet til den sikkerhetspolitiske situasjonen og utviklingen, noe som blant annet utfordrer behovet for økt ressursbruk og innsats på trafikkområdet.

Mange krav til skolene

Trafikkopplæring av barn og unge er avgjørende for å sikre gode holdninger og kunnskap om trafiksikker atferd fra tidlig alder. Til tross for at det er satt konkrete kompetansemål knyttet til trafikkopplæring i grunnskolen, er det krevende å få skolene til å prioritere dette i praksis. Trygg Trafikk og andre interesseorganisasjoner har en viktig rolle ved å tilby ulike opplæringsprogram og veiledning. Samtidig ser vi at det for eksempel er få ungdomsskoler som tilbyr valgfag i trafikk. Trafikkopplæring av barn og unge har vært et viktig tema gjennom flere tiltaksplaner, med konkrete oppfølgingstiltak. Samtidig har det vært krevende å få dette til å være tilstrekkelig prioritert i dagens skole.

Økt risiko for hybrid krigføring

Økt risiko for hybrid krigføring i form av for eksempel sabotasje og digitale angrep på kritisk infrastruktur kan gi trafiksikkerhetsutfordringer. Fiberbrudd og jamming kan lamme kommunikasjonssystemer og påvirke trafikkstyring som trafikklys, GPS-navigasjon og andre teknologiske løsninger som er avgjørende for sikker trafikkflyt. Økt digitalisering gir muligheter, samtidig som det også skaper nye og ukjente sårbarheter. Evnen til å håndtere digitale trusler er avgjørende for å gjøre transportsystemet robust i møtet med nye teknologiske løsninger. Det er derfor viktig å kjenne til risiko og sårbarhet som grunnlag for å identifisere tiltak for å redusere disse. Økt fokus på samfunnssikkerhet og beredskap kan være et svar for å minimere risikoen for ulykker ved ulike former for hybrid krigføring.

5. Valg av innsatsområder

5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg

I likhet med ved tidligere utgaver av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* har vi også i denne planen valgt å legge til grunn en bred tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet. Hovedkriteriet for valg av tiltak er at de forventes å bidra til redusert antall drepte og hardt skadde, enten direkte eller ved å tilrettelegge for at vi i neste omgang kan prioritere gode tiltak. De fleste av tiltakene er innenfor ett av totalt 14 innsatsområder, som er viet særlig oppmerksomhet. Disse er valgt, enten fordi det er områder der det ved gjennomføring av målrettede tiltak er et stort potensial for å redusere antall drepte og hardt skadde, eller fordi de er viktige i det generelle forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Nedenfor følger en nærmere begrunnelse for valg av innsatsområder, sortert innenfor hovedområdene *risikoatferd*, *befolkningsgrupper*, *trafikanter/kjøretøygrupper*, *trafikksikre veier* og *øvrige innsatsområder*. Mål for tilstandsutviklingen og aktørenes tiltak knyttet til de ulike innsatsområdene, er omtalt i dokumentets del II (kapitlene 6-19). Tiltak som ikke hører naturlig hjemme innenfor de 14 innsatsområdene omtales i dokumentets del III (kapitlene 20-25).

Risikoatferd

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd (se faktaboks 1.1 i kapittel 1.2). Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte ville tallet på drepte og hardt skadde vært redusert med 26 prosent.¹³ I tillegg til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte, er også uoppmerksomhet en viktig risikofaktor. Vi har derfor valgt å vie atferdsrettede tiltak innenfor disse fire områdene særlig oppmerksomhet.

Fart (kapittel 6)

Det er en godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret risiko for å bil drept eller hardt skadd. Basert på denne kunnskapen har TØI beregnet at redusert fart var den viktigste enkeltstående årsaken til at antall drepte og hardt skadde ble redusert fra 1 593 i år 2000 til 673 i 2019.¹⁴ Det ligger uten tvil også et stort potensial i en ytterligere reduksjon i fartsnivået.

Resultater fra dybdeanalysene til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor i 30 prosent av dødsulykkene i perioden 2021-2024.¹⁵ Med høy fart menes i denne sammenheng at utløsende kjøretøy har hatt høy fart etter forholdene og/eller fart over fartsgrensen.

Rus (kapittel 7)

Tall fra UP viser at det i 2024 ble registrert 10 851 anmeldelser for ruspåvirket kjøring. Selv om dette er et høyt tall fanger det bare opp en svært liten andel av de som kjører ruspåvirket. Basert på ulike veikantundersøkelser gjennomført av henholdsvis politiet og Oslo universitetssykehus (OUS) kan vi anslå at om lag 0,2 prosent av trafikkarbeidet utføres av førere som er påvirket av

¹³ TØI: Arbeidsdokument 5156-Beregninger til arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* (Alena Høye)

¹⁴ TØI-rapport 1816/2021 [Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?](#)

¹⁵ Statens vegvesen. 2025. [Dybdeanalyser av døds-ulykker i vegtrafikken 2024](#). SVV rapport 1077

alkohol med promille over 0,2. Det innebærer at det i gjennomsnitt kjøres mer enn 200 000 km hver dag, der føreren er alkoholpåvirket. OUS sin veikantundersøkelse fra 2016/2017 viste i tillegg at så mye som 0,7 prosent av førerne var påvirket av narkotika over straffbarhetsgrensen.

UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser at rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 22 prosent av dødsulykkene i perioden 2021-2024. Av ulykker med rus som sannsynlig medvirkende faktor var 50 prosent med alkohol, 29 prosent med narkotika/trafikkfarlige legemidler og 21 prosent med blandingsrus.

Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser viser at om lag 97 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler og i størrelsesorden 85 – 90 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruker bilbelte. Resultater fra UAG viser likevel at så mye som 28 prosent av de som omkom i bil i perioden 2021-2024 ikke brukte bilbelte eller brukte bilbelte feil.

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

Uoppmerksomhet (kapittel 9)

En analyse gjennomført av TØI viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til omtrent hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2016-2020.¹⁶ Dette er en størrelsesorden som bekreftes av andre undersøkelser, både nasjonale og internasjonale. Undersøkelsene viser at utfordringen knyttet til uoppmerksomhet og distraksjon er i samme størrelsesorden som utfordringene knyttet til fart, rus og manglende bruk av bilbelte. Men mens det over lang tid har blitt jobbet målrettet med å få ned antall drepte og hardt skadde grunnet høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte, har vi til nå ikke hatt den samme systematiske tilnærmingen når det gjelder uoppmerksomhet

Befolkningsgrupper

Data om utført transportarbeid fra årlige reisevaneundersøkelser kombinert med ulykkesstatistikken gir oss grunnlag for å beregne risiko for ulike aldersgrupper. Risikoen er høyest for ungdom (16-19 år) og for eldre (75+). I tillegg er det gode grunner for å prioritere tiltak rettet mot barn, da dette er en sårbar gruppe som trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne.

Barn (0-14 år) (kapittel 10)

Over tid har vi lyktes svært godt med trafikk-sikkerhetstiltak rettet mot barn. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens vi i 2019 for første gang hadde null drepte barn. I årene etter 2019 har vi hatt mellom to og fire drepte barn hvert år. Også for hardt skadde var utviklingen svært positiv frem til 2019. Imidlertid kan det se ut til at den positive trenden har snudd, og vi må tilbake til 2016 for å finne et år med flere hardt skadde barn enn i 2024.

Dersom vi skal oppnå ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde barn kreves kontinuerlig og målrettet innsats. Nye barnekull trenger trafikkopplæring og nye foreldre trenger

¹⁶ TØI-rapport 1949/2023 [Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022](#). Rapporten viser at det var klare indikasjoner på uoppmerksomhet (i form av distraksjon) i 31 prosent av dødsulykkene i perioden 2016-2020. Dette er ikke inkludert rusrelaterte dødsulykker.

veiledning. Dessuten er det fortsatt mange utfordringer med hensyn til fysisk tilrettelegging, blant annet i tilknytning til skolevei.

Ungdom og unge førere (kapittel 11)

Ungdom i alderen 16-19 år er svært ulykkesutsatt. I årene etter at dagens føreropplæring ble innført i 2005 hadde vi en svært positiv utvikling for denne aldersgruppen, men dette har for lengst stoppet opp, og de siste 10-12 årene har vi mer eller mindre stått på stedet hvil. Det er behov for et nytt løft i trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot ungdom og unge førere.

Basert på tall fra TØI er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km mellom fire og fem ganger høyere for bilførere i alderen 18 og 19 år sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år.¹⁷ Også 16 og 17 åringer har svært høy risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenlignet med andre aldersgrupper. Dette er i stor grad knyttet til kjøring med lett motorsykel og moped, som omtales i eget innsatsområde.

Eldre trafikanter (kapittel 12)

Det har lenge vært snakket om eldrebølgen og de utfordringene den forventes å gi for trafikk-sikkerhetsarbeidet. Foreløpig har det ikke vært noen tydelig økning i antall drepte og hardt skadde eldre. Det er imidlertid først og fremst de over 75 år som har økt risiko i trafikken, og det er først fra nå av andelen av befolkningen i aldersgruppen 75+ begynner å øke.

Basert på tall fra TØI er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km mellom tre og fire ganger høyere for bilførere i alderen 75+ sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år. Videre er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per gåkm mellom fire og fem ganger høyere for fotgjengere i aldersgruppen 75+ sammenlignet med fotgjengere i øvrige aldersgrupper.¹⁸

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

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

Gående og syklende (kapittel 13)

Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Dersom nullvekstmålet skal nås må omfanget av gåing og sykling øke. I Nasjonal transportplan for 2025-2036 er det satt langsiktige mål om en sykkelandel på 20 prosent i byområdene og 8 prosent på landsbasis. Dette er svært ambisiøse mål.

Vi har over tid hatt en positiv ulykkesutvikling for gående, men ikke i samme grad når det gjelder syklist. Basert på tall fra reisevaneundersøkelser (RVU) og ulykkesstatistikk for de senere årene, har vi at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er i størrelsesorden fem ganger høyere for fotgjengere og i størrelsesorden ti ganger høyere for syklist, sammenlignet med bilførere.¹⁹ Dersom målene om økt gåing og sykling skal nås uten at det blir flere drepte og hardt

¹⁷ TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (Beregnet med utgangspunkt i tabell V.2.2).

¹⁸ TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (Beregnet med utgangspunkt i tabellene V.2.2 og V.4.2).

¹⁹ Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist at underrapporteringen av hardt skadde syklist i eneulykker er atskillig høyere enn for andre typer trafikkulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken.

skadde blant gående og syklende kreves en markant økt satsing på risikoreduserende tiltak for disse trafikantgruppene.

De senere årene har elsparkesykler gitt betydelige utfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder elsparkesykler til utleie, men i økende grad også elsparkesykler i privat eie. Sammenlignet med vanlig sykkel er risikoen for elsparkesykkel svært høy.

Motorsykkel, moped og ATV (kapittel 14)

Vi har ikke hatt den samme positive utviklingen for motorsykkel som for andre trafikantgrupper, og andelen av de drepte og hardt skadde som er motorsyklister har økt kraftig. På første halvdel av 1990-tallet gjaldt dette mellom 5 og 10 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de senere årene har ligget mellom 20 og 25 prosent.

Med utgangspunkt i statistikk for årene 2021-2024 har vi at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag 7 ganger høyere for moped, om lag 24 ganger høyere for tung/mellom-tung motorsykkel og mer enn 50 ganger høyere for lett motorsykkel, sammenlignet med bilførere.

Bruken av ATV har økt kraftig de senere årene, og fremstår som en økende utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet. Slike kjøretøy er særlig populære blant ungdom, og ulykkesreduserende tiltak for ATV må sees i nær sammenheng med tiltak rettet mot motorsykkel og moped.

Næringstransport på vei (kapittel 15)

Det er en betydelig oppmerksomhet knyttet til trafikksikkerhetsutfordringer for godstransport på vei, og da særlig når det gjelder ulykker med tunge godsbiler. Det er naturlig, ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. I årene 2021-2024 omkom hele 27 prosent i ulykker der en tung godsbil var involvert.

Bussulykker har et spesielt stort katastrofepotensial, og må vies særlig oppmerksomhet. Det er behov for både å fokusere på passasjerenes og på sjåførens sikkerhet.

Trafikksikre veier

Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)

Nullvisjonen innebærer at myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Investeringer, drift og vedlikehold vil måtte stå sentralt i en strategi for å kunne tilby et slikt veisystem.

Selv om vi har få gjenværende ulykkespunkter og ulykkesstrekninger²⁰ ligger det fortsatt et stort potensial for ytterligere å redusere antall drepte og hardt skadde gjennom investeringer. Trafikksikkerhet vil alltid være et tema når det utføres fysiske investeringer, både når det bygges ny vei, ved utbedringstiltak og ved målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer. Størst trafikksikkerhetsnytte per investert krone oppnås gjennom målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, der trafikksikkerhet er det eneste eller det dominerende formålet. Men ofte vil det være en god strategi å se en lengre strekning i sammenheng, der det også gjennomføres tiltak som gir bedre fremkommelighet.

²⁰ Med ulykkespunkt menes en strekning på inntil 100 meter der det har vært minimum fire politirapporterte personskadeulykker i løpet av de siste fem årene. Med ulykkesstrekning menes en strekning på 1 km der det har vært minimum ti politirapporterte personskadeulykker i løpet av de siste fem årene.

Standarden på drift og vedlikehold har nær sammenheng med ulykkessituasjonen på veinettet. Det er en naturlig ambisjon at all drifts- og vedlikeholdsrettet aktivitet på veinettet skal bidra til bedre trafikksikkerhet i samsvar med nullvisjonen. Dette krever et kontinuerlig fokus hos alle veieiere.

Oppsplittingen av veieieransvaret som fulgte av regionreformen i 2020 har gitt nye utfordringer og et betydelig behov for samordning innenfor drift og vedlikehold.

Øvrige innsatsområder

De fleste tiltak innenfor de 11 første innsatsområdene vil bidra direkte til færre drepte og hardt skadde. Tiltakene er enten rettet mot en bestemt type atferd, en bestemt aldersgruppe, en bestemt trafikantgruppe/aldersgruppe eller fysiske forbedringer i veinettet. Vi har valgt ytterligere tre innsatsområder; *Teknologi for bedre trafikksikkerhet*, *Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter* og *Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget*. Her vil tiltakene i større grad dreie seg om tilrettelegging for i neste omgang å gjøre oss i stand til å gjennomføre gode trafikksikkerhetstiltak.

Teknologi for bedre trafikksikkerhet (kapittel 17)

Den teknologiske utviklingen har i vesentlig grad bidratt til at vi over tid har oppnådd en kraftig reduksjon i drepte og hardt skadde. Dette gjelder særlig utviklingen i kjøretøyparken. Etappe-målene for 2030 og 2050 forutsetter at vi til fulle utnytter mulighetene ny teknologi gir, til beste for trafikksikkerheten. Norge må ligge langt fremme i dette arbeidet, og det må legges til grunn at all innføring av automatisert og digitalisert veitransport skal være trafikksikker.

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)

En studie utført av TØI viser at 38 prosent av dødsulykkene i perioden 2005-2013 involverte sjåfører i arbeid, mens ytterligere 11 prosent involverte personer som kjørte til/fra jobb.²¹ Dette viser at det ligger et betydelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter hvor ansatte tilbringer en stor del av arbeidstiden på veien. Dette gjelder både offentlige og private virksomheter.

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)

Nullvisjonen forutsetter at trafikksikkerhetsarbeidet skal være kunnskapsbasert. Det har over tid vært arbeidet grundig og systematisk med å opparbeide en bred kunnskapsplattform, basert på forskning etter vitenskapelige metoder. Dette har gjort det mulig å drive et kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid, hvilket igjen er en svært viktig årsak til den betydelige reduksjonen vi over tid har hatt i antall drepte og hardt skadde. Vedlikehold og ytterligere forbedringer av denne kunnskapsplattformen er helt avgjørende for at vi skal kunne ta nye steg i retning av nullvisjonen. Videre må vi styrke samordningen mellom produksjon av kunnskap og implementering av tiltak.

5.2 Viktige føringer for prioriteringer fra Nasjonal transportplan

Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036* viser regjeringens mål og hovedsatsinger i transportpolitikken. Som vist i kapittel 1.2 er *Nullvisjonen for drepte og hardt skadde* ett av fem sidestilte hovedmål. Det er også formulert et etappemål for hvor raskt vi skal

²¹ TØI-rapport 2049/2024 [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet: Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?](#)

nærme oss nullvisjonen: *Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.*

Etappemålene omtales som «*svært ambisiøse og krever intensivering på alle områder i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhet må ha høy prioritet og forsterket innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, både offentlige og private*». Ambisjonen med tiltaksplanen er at den skal vise omforente tiltak som svarer ut behovet for *forsterket innsats og intensivering på alle områder*.

Hovedsatsinger i NTP – Tre områder der innsatsen skal forsterkes

I NTP er det spesielt pekt på tre områder der regjeringen vil forsterke innsatsen. Det gjelder *kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede infrastruktureltiltak på strekninger med dokumentert trafikksikkerhetsbehov*. I arbeidet med tiltaksplanen har vi lagt til grunn at det vil bli gitt rammebetingelser i de årlige budsjettene som gjør en forsterket ekstrainsats innenfor disse tre områdene mulig.

Behovet for økt innsats til **kontroll og håndheving** er nærmere begrunnet i NTP: «*Politikontroller er av de mest kostnadseffektive trafikksikkerhetstiltakene vi har. Dette gjelder særlig politiets kontroll og håndheving av fart, rus og annen trafikkfarlig atferd. Automatisk trafikkontroll (ATK) og Statens vegvesens tungbilkontroller gir også vesentlige bidrag til økt trafikksikkerhet. Beregninger viser at økt bruk av fartskontroller er samfunnsøkonomisk lønnsomt og et svært effektivt trafikksikkerhetstiltak*». Videre står det at «*Regjeringen vil i planperioden legge til rette for å øke bruken av ATK, både punkt- og strekningsmåling, ...*»

Tiltak som gjelder kontroll og håndheving inngår i flere ulike innsatsområder, spesielt Fart (kapittel 6), Rus (kapittel 7) og Næringstransport på vei (kapittel 15).

Regjeringens ambisjon om å prioritere og styrke innsatsen til **kampanjevirkosomhet** begrunnes blant annet med gode erfaringer fra Statens vegvesen sine nasjonale kampanjer. Det står at: «*Evalueringer viser at kampanjene skaper stor oppmerksomhet og gir høy budskapsforståelse. Dette er med på å flytte holdninger og atferd i riktig retning. Det er godt dokumentert at kampanjer gir best effekt når de kombineres med andre virkemidler, f.eks. kampanjerelaterte kontroller*». Teksten i NTP trekker spesielt frem at det vil bli utarbeidet «*en oppmerksomhetsstrategi med en bredere og mer systematisk tilnærming til temaet uoppmerksomhet*».

Kampanjer er sentrale innenfor flere innsatsområder. Foruten Uoppmerksomhet (kapittel 9), gjelder dette blant annet Fart (kapittel 6) og Motorsykkel/moped/ATV (kapittel 14).

Det siste området der det i NTP bebudes økt innsats gjelder **fysiske trafikksikkerhetstiltak**. Det står at: «*Ulykkesanalyser viser at faktorer knyttet til vei og veimiljø har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene i gjennomsnitt for perioden 2013-2022. For å motvirke dette vil regjeringen styrke innsatsen til målrettede mindre infrastruktureltiltak på strekninger med et særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov*». Dette er tatt tak i under innsatsområdet Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16).

Øvrige føringer i NTP av betydning for arbeidet med tiltaksplanen

NTP sin omtale av trafikksikkerhet berører i større eller mindre grad alle de 15 innsatsområdene i tiltaksplanens del II. Imidlertid er mye av omtalen en beskrivelse av utfordringer og pågående arbeid. I oppstillingen nedenfor har vi valgt å se bort fra denne delen av omtalen og i stedet

plukket ut formuleringer som er å anse som direkte føringer for arbeidet med tiltaksplanen. Dette er føringer som kommer i tillegg til det som omfattes av de tre hovedsatsingene som er omtalt innledningsvis i kapittel 5.2.

- Intensivere arbeidet for overholdelse av fartsgrensene og rusfri kjøring – Høy fart og rus er en medvirkende årsak til henholdsvis om lag en tredel og en femtedel av dødsulykkene. NTP bebuder intensivert innsats for å få ned disse andelene: «*Sentrale innsatsområder i planperioden er å intensivere arbeidet for å få trafikanter til å overholde fartsgrensene og ikke kjøre i ruspåvirket tilstand*». Det vises til tiltak under innsatsområdene Fart (kapittel 6) og Rus (kapittel 7).
- Tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer videreføres – Barnas transportplan inngår som eget underkapittel i NTP. Her omtales blant annet videreføring av tilskuddsordningen til tryggere skoleveier og nærmiljøer, som ble opprettet i 2022. «*Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen*». Det vises til omtale under innsatsområdet Barn (kapittel 10).
- Nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykkene – Den positive utviklingen når det gjelder ungdomsulykker har stagnert. I NTP står det at dette «*tilsier behov for å vurdere nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykker*». Videre står det at: «*Basert på ulykkesanalysene fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe, vil Statens vegvesen frem mot neste tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei arbeide med å få mer innsikt i årsakene til ungdomsulykker*». Dette er gjennomført som en del av det forberedende arbeidet med tiltaksplanen, og har vært et viktig grunnlag for valg av tiltak innenfor innsatsområdet Ungdom og unge førere (kapittel 11).
- Prioritering av gående og syklende – I NTP står det at: «*Økt sikkerhet for gående og syklende er et hovedinnsatsområde i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025. Regjeringen legger til grunn at disse trafikantgruppene prioriteres også i neste tiltaksplan*». Prioriteringen er vist under innsatsområdet for Gående og syklende (kapittel 13)
- Eneulykker blant fotgjengere – I NTP «*vises til omtale i Meld. St. 15 (2022-2023) Folkehelsemeldinga der det fremgår at regjeringen vil utvide nullvisjonen for alvorlige fallulykker i hjemmet til også å omfatte alvorlige fallulykker i nærmiljøet*». Eneulykker blant fotgjengere (fallulykker m.m.) regnes ikke som veitrafikkulykker, og inngår derfor ikke i nullvisjonen for trafiksikkerhet. Men slike ulykker skjer like fullt ofte i et trafikkmiljø, og omtalen i NTP, med henvisning til Folkehelsemeldinga, tilsier at vi i tiltaksplanen også bør inkludere tiltak som bidrar til å redusere omfanget av eneulykker ned fotgjengere. Det vises til omtalen under innsatsområdet for Gående og syklende (kapittel 13).
- Trafiksikkerhet i byvekstavgiftene – Det er lagt til grunn at trafiksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavgiftene. Dette skal blant annet sikres gjennom å utvide indikatorsettet i byvekstavgiftene med en supplerende indikator for trafiksikkerhet. «*Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak*». Byvekstavgiftene omtales under innsatsområdet Gående og syklende (kapittel 13).

- Krav til innhold i «førerutviklingskurs» for motorsykler – NTP sin omtale av motorsykel er i all hovedsak en problembeskrivelse og en vektlegging av viktigheten av et godt samarbeid aktørene imellom. Unntaket er en omtale av såkalte «førerutviklingskurs»: *«Det er et stort antall tilbydere av «førerutviklingskurs» for motorsykler. Kursmangfoldet har svært ulik kvalitet og innretning, særlig med hensyn til effekten for økt sikkerhet på vei for motorsykler. Det er behov for å utrede hvilke krav eller anbefalinger som bør stilles for markedsføring av slike kurs som trafikksikkerhetstiltak for vanlige brukere av motorsykel»*. Dette er fulgt opp under innsatsområdet Motorsykel, moped og ATV (kapittel 14).
- Styrke arbeidet med å forhindre tungbilulykker – I NTP står det at: *«Det gjøres et betydelig arbeid for å redusere antallet ulykker der tungbil er involvert. Dette arbeidet skal videreføres og styrkes i planperioden»*. Kollisjonssikkerhet for buss er viet særlig oppmerksomhet. I teksten vises til nasjonale krav som ble innført fra 1. oktober 2023 om at alle nye busser i løyvepliktig transport skal ha forsterket konstruksjon i front. Videre står det at: *«Statens vegvesen har fått i oppdrag å utrede forslag om ytterligere særlige nasjonale krav til kollisjonssikkerhet for buss i løyvepliktig transport»*. Det vises til omtale under innsatsområdet Næringstransport på vei (kapittel 15).
- Ambisjon om minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker – I NTP 2010-2019 ble det beskrevet en såkalt minstestandard som vil bidra til å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker. Denne er gjentatt i alle etterfølgende utgaver av NTP. I NTP 2025-2036 står det at: *«Regjeringen vil videreføre en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha en minstestandard mht. utforkjøringsulykker. Dette innebærer at veien skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk»*. Det vises til oppfølging under innsatsområdet Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16).

I NTP er det i tillegg gitt en omtale av arbeidet med kommende regelverksendringer, som vil gi strengere reaksjoner ved uønsket trafikantatferd. Dette gjelder:

- Rettslig grunnlag for inndragning av motorvogn som er brukt ved store hastighetsovertridelser.
- Innstramminger i regelverket for å forby varslingstjenester som varslar trafikantene om kontroller.
- Innstramminger i regelverket for bruk av mobiltelefon i bil.

Dette er arbeid som pågår på departementsnivå, og som derfor ikke inngår som tiltak i tiltaksplanen.

Del II – Innsatsområder

6. Fart

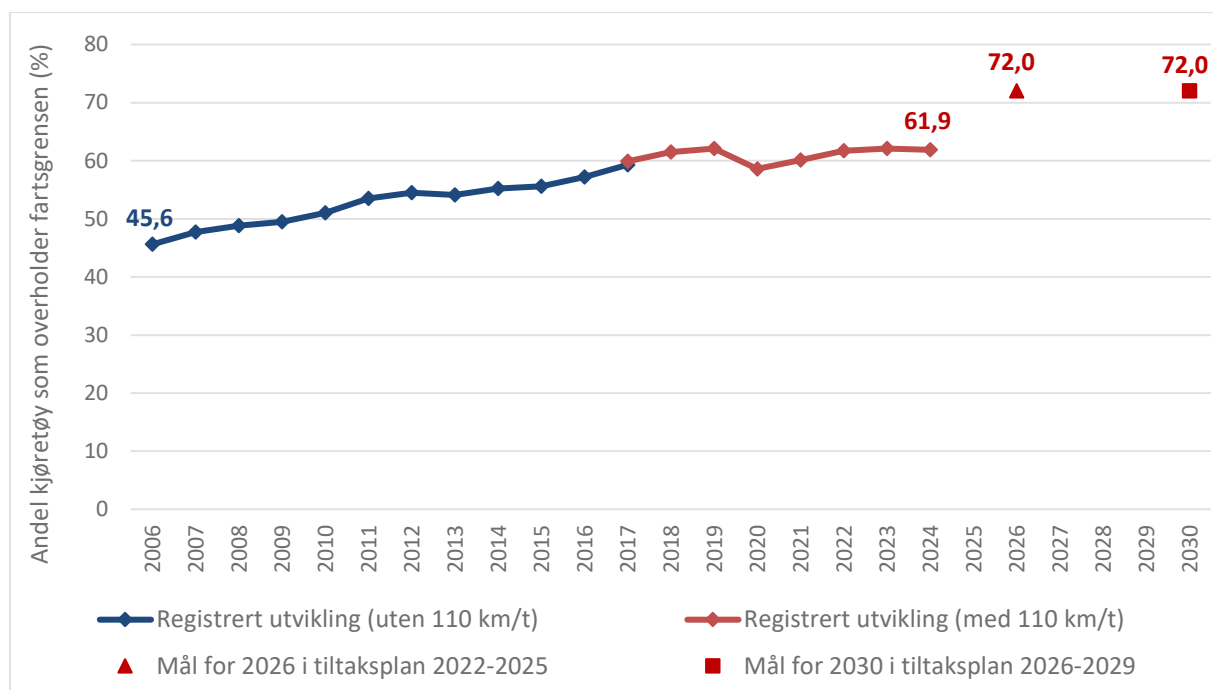
6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Fartsutviklingen måles gjennom kontinuerlige registreringer hele året, fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år og omfatter veier med fartsgrenser fra 50 km/t til 110 km/t. Det er ikke tatt med målepunkter på strekninger med køproblemer eller der dårlig kurvatur er styrende for fartsvalget. Registreringene omfatter både tunge og lette biler, men ikke motorsykkel og moped. Andelen overholdelse vist i figur 6.1 er resultat av en vekting, der registrert overholdelse av fartsgrenser innenfor de ulike fartsgrensenivåene er gitt en vekt tilsvarende andelen av trafikkarbeidet som foregår på vei med denne fartsgrensen.

Figuren viser at det frem til 2019 var en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent i 2019.²² Resultatene for 2020, det første året under koronapandemien, viste et klart brudd på den positive trenden. Vi er imidlertid nå tilbake omtrent der vi var det siste året før koronapandemien, men uten samme klare progresjon som vi hadde frem til 2019. Vi ligger ikke an til å nå målet om 72 prosent overholdelse i 2026, som ble satt i tiltaksplanen for 2022-2025, og velger å videreføre målet til 2030.



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

²² Overgangen fra blå til mørk rød kurve skyldes at vi fra og med 2017 tok inn noen nye målepunkter, for å inkludere fartsgrense 110 km/t. Resultatene før og etter 2017 er dermed ikke 100 prosent sammenliknbare, men som vist i figuren er utslagene små.

Det er en nær og godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret antall trafikkulykker. Transportøkonomisk institutt (TØI) utførte i 2021 beregninger som viste at redusert fart var den viktigste enkeltstående faktoren som årsak til den kraftige reduksjonen i drepte og hardt skadde fra 2000 til 2019.²³ Etter 2019 har reduksjonen i drepte og hardt skadde stoppet opp (se figur 1.2 i kapittel 1.3). Samtidig har også økningen i andelen som overholder fartsgrensene stoppet opp (se figur 6.1). Økt overholdelse av fartsgrensene vil være helt avgjørende dersom vi skal ha mulighet for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor ved 30 prosent av dødsulykkene i perioden 2021-2024. Med høy fart menes i denne sammenheng at utløsende kjøretøy har hatt høy fart etter forholdene og/eller fart over fartsgrensen.

6.2 Tiltak rettet mot fart

Nedenfor følger en omtale av tiltak der hovedformålet er å forhindre ulykker som skyldes at farten er for høy. Det er imidlertid også en rekke tiltak omtalt under andre innsatsområder, der riktig fartsvalg inngår som en del av formålet. Eksempler på dette er tiltak omtalt i kapittel 11 *Ungdom og unge førere* og i kapittel 18 *Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*. Omtalen nedenfor omfatter derfor kun deler av innsatsen for å nå tilstandsmålet for overholdelse av fartsgrensene.

Fartsgrenser

Fartsgrensekriteriene fastsetter prinsipper for fartsgrenser som sikrer en god balanse mellom trafikksikkerhet og fremkommelighet. Kriteriene skal benyttes på riksveier, fylkesveier og private veier, og de er også anbefalt brukt på kommunale veier. Faktaboks 6.1 viser estimert trafikksikkerhetseffekt av å sette ned fartsgrenser.

Effekter av endret fartsgrense						
Endring av fartsgrense	Endring av gjennomsnittsfart (km/t)	Ulykkestype	Prosent endring av drepte, skadde, ulykker			
			Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Personskade-ulykker
Fra 100 til 110 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 90 til 100 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 90 til 80 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 80 til 90 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 80 til 70 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 80 til 60 km/t	-5,8	Alle ulykker	-37	-29	-21	-23
Fra 70 til 60 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 60 til 50 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 50 til 40 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 50 til 30 km/t	-5,8	Alle ulykker	-37	-29	-21	-23
Fra 40 til 30 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13

Faktaboks 6.1 – Effekter av endret fartsgrense.²⁴

²³ TØI rapport 1816/2021 [Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?](#)

²⁴ TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak.

Enkelte interesseorganisasjoner, bykommuner og fylkeskommuner har vært pådrivere for økt bruk av fartsgrense 30 km/t, fortrinnsvis gjennom endring av den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk fra 50 km/t til 30 km/t. Økt bruk av fartsgrense 30 km/t er innført i flere europeiske byer de siste årene. Erfaringer fra disse byene er at endret fartsgrense har resultert i redusert fartsnivå og færre ulykker. Særlig gjelder dette alvorlige ulykker og ulykker som involverer fotgjengere.²⁵

Statens vegvesen sendte september 2025 ut forslag til endringer i prinsippene for fastsettelse av fartsgrenser innenfor tettbygde strøk på høring. For å styrke handlingsrommet for bruk av 30 km/t som fartsgrense foreslås at 30 km/t skal være utgangspunkt når det settes fartsgrenser innenfor tettbygde strøk, og at det må begrunnes særskilt dersom det skal settes høyere fartsgrense. Når de nye kriteriene er på plass vil Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i henhold til prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene (tiltak 6.1). En eventuell endring av den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk til 30 km/t er et større arbeid som vil medføre endring av vegtrafikklovens § 6. Utredning av en slik endring vil følge tett etter endring av fartsgrensekriteriene (tiltak 6.2). Endring av generell fartsgrense til 30 km/t vil i tillegg til å kunne forenkle skiltingen også gjøre at veier der det ikke er tatt aktivt stilling til fartsgrense vil ha 30 km/t som et utgangspunkt.

Nullvisjonsfartsgrenser vil si at fartsgrenser er satt i tråd med sannsynligheten for å overleve og unngå varige skader ved en ulykke. Sjansen for å overleve ved møte-kollisjon er betydelig bedre ved 70 km/t enn ved 80 km/t.²⁶ Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygde strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvar med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene (tiltak 6.3).

Politiets manuelle fartskontroller

Politiets fartskontroller har vist seg å være svært effektive for å redusere fartsnivået og antall ulykker. Det er særlig de tilfeldige og synlige kontrollene som er effektive. Disse kontrollene bidrar til å få ned farten på hele veinettet fordi trafikantene aldri kan vite helt sikkert hvor og når det er kontroll. Politiets ambisjon for planperioden er å opprettholde fartskontrollinnsatsen for manuelle politikontroller på samme nivå som for årene 2021-2024 (tiltak 6.4). Dette vil være i samsvar med måltallene til underliggende enheter som årlig fastsettes i resultatavtalene og som følges opp av Politidirektoratet i tertialrapporteringer.

Politiets vurderinger av hvor de skal gjennomføre kontroller er basert på ulykkesdata fra Statens vegvesen og resultater av fartsmålinger fra Statens vegvesen og fylkeskommunene. Om lag halvparten av kontrollene skal gjennomføres på veistrekninger som er prioritert på grunn av ulykkessituasjonen. Dette er på riksveinettet og på utvalgte fylkesveier. Resten av kontrollene skal i hovedsak gjennomføres i de fartssonene der det skjer flest alvorlige ulykker, det vil si strekninger med fartsgrense 70 km/t og høyere.

²⁵ TØI-rapport 2084/2025 [Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling](#)

²⁶ I effektkatalogen er det estimert at endring av fartsgrense fra 80 til 70 km/t vil gi 23 prosent færre drepte og 17 prosent færre hardt skadde (TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak)

Politiet vil følge opp at saker om trafikklovbrudd ferdigstilles i umiddelbar tilknytning til lovbruddet, slik at sakene raskt kan påtaleavgjøres. Dette vil gi en god allmenn- og individualpreventiv effekt.

Automatisk trafikkontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et svært effektivt og målrettet virkemiddel for å redusere ulykker. En evaluering av streknings-ATK i Norge fra 2014 viser at antallet drepte og hardt skadde blir halvert på strekninger med gjennomsnittsmåling.²⁷ Denne effekten holder seg fra skiltet varsling og flere kilometer etter selve fartskontrollen. Jo høyere kjørefarten er i førsituasjonen, desto større er effekten på kjørefarten, og dermed også på antall ulykker.

Statens vegvesen og politiet utarbeidet i 2024 reviderte retningslinjer for etablering av ATK som gjelder både for punkt-ATK og streknings-ATK. De nye retningslinjene er mer proaktive enn tidligere ved at det ikke kun er fartsrelaterte ulykker som legges til grunn, men også høyt fartsnivå. I retningslinjene står nå at ATK kan brukes på veistrekningslinjer der minimum 20 prosent av kjøretøyene har en fart som er høyere enn den tillatte fartsgrensen. I tillegg beskrives hvilke konkrete vurderinger som skal gjøres. Retningslinjene slår også fast at andre trafikksikkerhets tiltak mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes før ATK etableres.

I Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036 er det lagt til grunn at det skal legges til rette for økt bruk av ATK. For å følge opp dette og for å sikre en best mulig utnyttelse av kontrollvirksomheten, har Statens vegvesen og fylkeskommunene utarbeidet en liste med prioriterte punkter og strekninger som kan være aktuelle for ATK. Statens vegvesen vil i samarbeid med øvrige veimyndigheter jobbe for å øke antall årlige nyetableringer av ATK i samsvar med ambisjonen i NTP 2025-2036 (tiltak 6.5).

ATK kan per i dag ikke benyttes for motorsykler, mopedbiler og ATV, i og med at sanksjonene er knyttet til bilde av fører og registreringsnummer. Dagens ATK-kameraer tar bilde forfra, og kan derfor ikke brukes til å identifisere kjøretøy som kun har registreringsnummer bak. For motorsykler er det i tillegg umulig å identifisere fører på grunn av hjelmen. Statens vegvesen vil derfor, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykkel, ATV og mopedbil, og som gir muligheten for å kunne sanksjonere eier av alle typer kjøretøy til tross for at fører ikke blir identifisert (tiltak 6.6). Dagens ATK-løsning sanksjonerer fartsovertredelser med bakgrunn i føreransvar, og sanksjonen kan kun rettes mot den person som har utført lovbruddet. Dersom det blir åpnet for også å sanksjonere for eieransvar må det vurderes hvilke sanksjonsform som er hensiktsmessig å bruke i tilfeller der fører ikke blir identifisert og sanksjonen gis til eier av kjøretøy. Det må gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha dersom man både skal operere med foreleggsanksjon for føreransvar og for eksempel gebyrsanksjon i tilfeller der eieransvaret trer inn.

Fartsdempende tiltak

Fartsdempende tiltak kan brukes på veier med fartsgrense 50 km/t eller lavere dersom skiltet fartsgrense ikke er tilstrekkelig til å nå ønsket fartsnivå. Fysiske fartsdempende tiltak omfatter blant annet humper, opphøyde kryssområder, innsnevringer og sideforskyvninger. Tradisjonelle fartsdempende tiltak kan være utfordrende å kombinere med buss- og utrykningstraséer. I tillegg

²⁷ TØI rapport 1339/2014 [Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK](#)

til å etablere fartsdempende tiltak innenfor gjeldende regelverk ønsker derfor storbykommunene og fylkeskommunen å vurdere pilotprosjekter der muligheter for nye løsninger for lavere fart i by utforskes (tiltak 6.7).

Veiledningen for fartsdempende tiltak (V128)²⁸ skal revideres i løpet av planperioden, som en del av arbeidet med å styrke trafikksikkerhetsarbeidet knyttet til fart. Dette vil blant annet inkludere flere typer fartsdempende tiltak og sikre at veiledningen er oppdatert i tråd med dagens behov og kunnskap. Statens vegvesen vil gjennomføre arbeidet i samarbeid med fylkeskommunene og kommunesektoren, slik at veiledningen blir godt tilpasset lokale forhold og behov.

Fartsvisningstavler har vist seg å ha god effekt med hensyn til å redusere trafikantenes fartsvalg.²⁹ Dette kan være et alternativ til automatisk trafikkontroll der kriteriene for å etablere dette ikke er tilfredsstillt. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil øke bruken av fartsvisningstavler som fartsreducerende tiltak (tiltak 6.8). Fartsvisningstavler kan også være et aktuelt tiltak på kommunale veier.

Kampanjer og opplæring

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

En ny nasjonal fartskampanje ble lansert i 2020. Fartskampanjen «*Hold fartsgrensen – for oss alle*» handler om å overholde fartsgrensene og synliggjøre at flertallet nå gjør nettopp dette. Kampanjen søker å endre feilaktige normative oppfatninger om at flertallet ikke overholder fartsgrensene. Kampanjene til Statens vegvesen tar alltid i bruk flere virkemidler for å påvirke målgruppenes holdninger og atferd i mer trafikksikker retning. I fartskampanjen er kommunikasjon, fartsmålinger og politiets kontroller de mest sentrale virkemidlene. Den nåværende fartskampanjen avsluttes i 2025 og vil bli evaluert. Det vil bli utarbeidet og lansert en ny fartskampanje i planperioden 2026-2029 (tiltak 6.9).

Også opplæring for å øke trafikantenes forståelse av hva som er riktig fart er viktig for å redusere ulykker. Riktig fart handler både om fart innenfor fartsgrensen og å tilpasse fart ut fra veiforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig. Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil arbeide for å øke forståelsen for hva som er riktig fart og førers ansvar gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning. Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om fart og gjennomføre en nasjonal kampanje om fart i sosiale medier (tiltak 6.10).

²⁸ Statens vegvesen. 2019. [V128 Fartsdempende tiltak](#)

²⁹ Fartstavler/fartsvisningstavler ligger inne i effektkatalogen med en estimert effekt på antall drepte og hardt skadde på henholdsvis -18 og -17 prosent (TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak)

Oppfølgingstiltak

- 6.1 Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene innenfor tettbygd strøk.
- 6.2 Statens vegvesen vil utrede endring av den generelle fartsgrensen innenfor tettbygd strøk til 30 km/t.
- 6.3 Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygd strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvar med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene.
- 6.4 Politiet vil i planperioden opprettholde fartskontrollinnsatsen for manuelle politikontroller på samme nivå som for årene 2021-2024.
- 6.5 Statens vegvesen vil i samarbeid med øvrige veimyndigheter jobbe for å øke antall årlige nyetableringer av ATK i samsvar med ambisjonen i NTP 2025-2036.
- 6.6 Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykel, ATV og mopedbil, og som gir muligheten for å kunne sanksjonere eier av alle typer kjøretøy til tross for at fører ikke blir identifisert.
- 6.7 Storbykommunene og fylkeskommunene vil etablere fartsdempende tiltak i henhold til gjeldende regelverk, samt vurdere å pilotere nye løsninger for lavere fart i by.
- 6.8 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil øke bruken av fartsvisningstavler som fartsreduserende tiltak.
- 6.9 Statens vegvesen vil utarbeide og lansere en ny nasjonal fartskampanje.
- 6.10 Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om fart og gjennomføre en nasjonal kampanje om fart i sosiale medier.

7. Rus

7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet.

Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,XX prosent av trafikkarbeidet.

For å få et bilde av omfanget av ruspåvirket kjøring gjennomføres veikantundersøkelser, der utvelgelsen av førere er tilfeldig.

Når det gjelder narkotika forventes resultater fra OUS sin veikantundersøkelse for 2024/2025 å foreligge høsten 2025. Resultatet fra denne undersøkelsen vil være utgangspunkt for fastsettelse av mål for 2034.

Utrykningspolitiet har gjennomført veikantundersøkelser som viser omfang av kjøring under påvirkning av alkohol over lovlig grense i 2015, 2019, 2022 og 2024. Undersøkelsene gjennomføres ved hjelp av alkometer (Dräger) og omfatter om lag 25 000 tester. Tabell 7.1 viser resultater, med vektning for tid på døgnet, fartsgrensenivå og geografi.³⁰

Tabell 7.1 - Andel førere påvirket av alkohol over lovlig grense – Vektet resultat fra utrykningspolitiets veikantundersøkelser

2015	2019	2022	2024	Mål for 2030
0,17 %	0,17 %	0,3 %	0,18 %	0,15 %

Tabellen viser at det med unntak av i 2022 var i underkant av 0,2 prosent av førerne som var påvirket av alkohol over lovlig grense. Resultatene fra undersøkelsen i 2022 skiller seg noe ut fra de øvrige, men dette kan delvis skyldes metodiske utfordringer. Veikantundersøkelser utført av Folkehelseinstituttet (FHI) i 2008/2009 og av Oslo universitetssykehus (OUS) i 2016/2017 viser begge at 0,2 prosent av førerne var påvirket av alkohol, og bekrefter dermed at resultatene i politiets veikantundersøkelser ligger på riktig nivå. Tilstandsmålet innebærer at andel førere som er påvirket av alkohol over lovlig grense skal reduseres fra om lag 0,2 prosent ved inngangen av planperioden til 0,15 prosent i 2030.

Utrykningspolitiets veikantundersøkelser er begrenset til kun å gjelde alkoholpåvirket kjøring. OUS gjennomfører veikantundersøkelser, basert på analyse av spyttprøver, og disse viser omfang av kjøring under påvirkning av narkotika. Dette er svært ressurskrevende undersøkelser og gjennomføres derfor kun om lag hvert åttende år. Den siste undersøkelsen ble utført i 2024/2025, og viser at XX prosent av førerne var påvirket av narkotika over straffbarhetsgrensen. Vi legger til grunn at neste veikantundersøkelse skal gjennomføres med resultater for 2034, det vil si året etter at planperioden 2030-2033 er avsluttet.

³⁰ KUPP. 2024. [En veikantundersøkelse av alkoholpåvirket kjøring i trafikken](#). Utrykningspolitiets temahefte 24/2.

Tabell 7.2 – Andel førere som er påvirket av narkotika over straffbarhetsgrensen - Resultat fra veikantundersøkelser

2008/2009 ^{A, B}	2016/2017	2024/2025	Mål for 2034
0,8 %	0,7 %	XXX	XXX

^A Undersøkelsen ble utført av FHI, men etter omorganisering ble den aktuelle enheten overført til OUS og inngår i avdeling for rettsmedisinske fag.

^B Resultater fra den delen av undersøkelsen som ble gjennomført på Østlandet. Dette for at det skal være sammenliknbart med resultatet for 2016/2017, som kun omfattet Østlandet.

De senere årene har i overkant av 10 000 personer blitt anmeldt årlig, mistenkt for ruspåvirket kjøring. Ni av ti anmeldte førere er menn. Alkohol, THC (virkestoff i cannabis) og (met)amfetamin er hyppigst forekommende.³¹ Alkohol gir høyere risiko for å bli innblandet i alvorlige ulykker sammenlignet med de fleste andre rusmidler, og er den klart største utfordringen når det gjelder ruspåvirket kjøring.

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor ved 22 prosent av dødsulykkene i perioden 2021-2024. 50 prosent av disse ulykkene skyldes alkoholrus, 29 prosent rus av narkotika/trafikkfarlige legemidler og i 21 prosent av ulykkene dreide det seg om blandingsrus.

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

Andelen dødsulykker med rus som medvirkende faktor er svært ulik for de ulike trafikantgruppene. Størst er andelen for elsparkesyklister, der hele syv av de tolv som ble drept i perioden 2019-2024 var ruset. Registreringer ved Oslo skadelegevakt i 2019/2020 og 2023 viser at henholdsvis 41³² og 14 prosent av skadene blant elsparkesyklister kan knyttes til rus. Den betydelige nedgangen antas i stor grad å skyldes lokalt forbud mot utleie av elsparkesykkel om natta, som ble innført i Oslo i 2021, og promillegrense for elsparkesykkel, som ble innført i 2022. Dette er et godt eksempel på vellykket bruk av regulatoriske virkemidler for å få en negativ utvikling under kontroll.

³¹ Oslo universitetssykehus. 2024. [Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2024](#)

³² Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720.

7.2 Tiltak for å forebygge ruspåvirket kjøring

Kontroll

Høy oppdagelsesrisiko for ruspåvirket kjøring er et viktig virkemiddel for å hindre ulykker. Formålet med kontrollene er både å avdekke og avskrekke. Politiet vil derfor gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikkuhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk som blant annet innebærer at det må foreligge en indikasjon på ruspåvirkning før slik test utføres (tiltak 7.1).

1. juli 2023 ble det iverksatt endringer i vegtrafikkloven som gir Tolletaten adgang til å utføre foreløpig testing av om fører av motorvogn er ruspåvirket. Tolletaten startet med testing av alkoholpåvirket kjøring («alkotest») ved noen utvalgte tollsteder i 2024, som en del av den ordinære tollkontrollen. Tolletaten vil i løpet av 2025, og i neste planperiode, vurdere videre utrulling av alкотest til flere lokasjoner.

Krav til innehav av førerett

I 2016 ble det innført nye og tydeligere helsekrav til føreretten. Helsekravene er ikke oppfylt dersom bruk av alkohol, rus eller legemidler brukes i et omfang og på en måte som fører til helsesvekkelse med økt trafikk sikkerhetsrisiko.³³ Helsepersonell har plikt til å melde pasienter som ikke tilfredsstiller helsekravene til Statsforvalteren, som når de finner at grunnlaget er tilstrekkelig anmoder politiet om å inndra føreretten. Ifølge en rapport fra Statsforvalteren i Trøndelag³⁴ gjør fastlegene sjelden vurderinger av om helsekravene til pasientene er oppfylt, noe som innebærer at mange førere med stort forbruk av medikamenter og/eller tungt alkoholforbruk beholder føreretten.

En undersøkelse gjennomført av Oslo universitetssykehus³⁵ viser at mer enn halvparten av de som tas for ruspåvirket kjøring har blitt tatt for ruskjøring tidligere. Dette tilsier at det er behov for å se på muligheten for å skjerpe inn krav og/eller praksis i tilknytning til gjenerverv av førerkort etter tap av førerett på grunn av ruspåvirket kjøring.

Holdningsskapende arbeid

Holdninger og kunnskap påvirker atferd. Derfor er det viktig å nå ut til ulike målgrupper med holdningsskapende tiltak. Både MA - Rusfri Trafikk, Ung i trafikken og Av-og-til gjennomfører kontinuerlige kampanjer rettet mot ruspåvirket kjøring.

Unge er en gruppe det er spesielt viktig å nå ut til. Ung i trafikken vil videreføre prosjektet *DeathTrip* (tiltak 7.2). Dette er en landsomfattende konkurranse der elever fra videregående skoler lager kampanjer mot ruskjøring. Gjennom å arbeide med konkurransen skal elevene øke

³³ § 35. Generelle helsekrav ved bruk av midler som kan påvirke kjøreevnen, [Forskrift om førerkort m.m. \(førerkortforskriften\)](#)

³⁴ Statsforvalteren i Trøndelag. 2022. [Førerkorttilsyn](#)

³⁵ Christophersen AS, Skurtveit S, Grung M, Mørland J. 2022 [Rearrest rates among Norwegian drugged drivers compared with drunken drivers](#). Drug Alcohol Depend. Mar 1;66(1):85-92

kunnskapen om temaet, og påvirke egne og andre ungdommers holdninger. Samtidig skal bruken av elevenes kampanjer bidra til å initiere til dialog og debatt, og synliggjøre ruskjøring som et trafiksikkerhetsproblem. Det beste fra disse holdningskampanjene blir så vist frem gjennom vandrestillingen *Death Trip on the Road* på skoler, festivaler, motorsports-arrangement m.v.

Ung i trafikken har utviklet E-læringskurset *Rus i trafikken*, som er tilgjengelig på organisasjonens nettside. Kurset inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, samt en slutt-test som kan forberede elevene til teoretisk prøve for førerkort. Det følger også med en læreveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk kurset. Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere kurset. Organisasjonen vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier (tiltak 7.3).

Ni av ti anmeldte ruskjørere er menn. Eldre over 60 år er de som drikker oftest, og de har et høyere konsum enn tidligere seniorgenerasjoner.³⁶ Av-og-til vil, i samarbeid med sine samarbeidspartnere, jobbe med forebyggende informasjon om promillekjøring, spesielt rettet mot disse to gruppene (tiltak 7.4). Dette vil gjøres gjennom medieutspill, annonsering digitalt og foredrag, samt ved hjelp av verktøy og informasjon som er tilgjengelig på nett.

Politiets veikantundersøkelse³⁷ viser at det er størst andel førere med promille på morgenen i helgen. Dette kan være et resultat av manglende kunnskap om kroppens forbrenningstid eller mangel på verktøy til å sjekke seg. Både MA – Rusfri Trafikk og Av-og-til vil gjennomføre kampanjer og kommunikasjonstiltak som opplyser om farene ved dagen derpå-kjøring og gir praktiske råd. MA – Rusfri Trafikk vil i tillegg tilgjengeliggjøre stasjonære promilletestingsmaskiner og promillemålere for privat bruk. Videre vil Av-og-til promotere promillekalkulatoren sin. (Tiltakene 7.5 og 7.6.)

Forebygging

Forebyggende tiltak skal gjøre det enklere for folk å ta trygge valg, og vanskeligere å kjøre ruspåvirket.

Ved siden av alkohol og narkotika, er også reseptbelagte legemidler et problem i trafikken. Dette er ikke alle i like stor grad klar over. MA – Rusfri Trafikk vil belyse problemet ved å informere i en årlig kampanje som vises ved alle landets legekontorer (tiltak 7.7).

Mange av de som pågripes i ruskontroller er gjengangere. Særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. *Program mot ruspåvirket kjøring* er en straffereaksjon overfor personer som ellers ville blitt dømt til ubetinget fengsel for kjøring under påvirkning av legale og illegale rusmidler. For å være i målgruppen må man ha problemer med alkohol eller andre rusmidler, eller ha et mindre omfattende rusmiddelproblem, men et problematisk forhold til bilkjøring og rusmidler. Programmet går over ti måneder og har som mål å øke bevisstheten om egen atferd og om konsekvensene av denne, samt å hindre fremtidig ruspåvirket kjøring.

Kriminalomsorgen har gjennomført *Program mot ruspåvirket kjøring* siden 2008, og vurderer at denne straffereaksjonen er den som har best innhold overfor de som er i nevnte målgruppe. Kriminalomsorgen antar at flere som er i målgruppen ikke får muligheten til å gjennomføre

³⁶ FHI. 2023. [Helse hos eldre i Norge](#). I Folkehelse rapporten.

³⁷ KUPP. 2024. [En veikantundersøkelse av alkoholpåvirket kjøring i trafikken](#). Utrykningspolitiets temahefte 24/2

programmet, da kriminalomsorgen er avhengig av at disse fanges opp av påtale og domstol, som må anmode om personundersøkelse med egnethetsvurdering. Kriminalomsorgen vil derfor fortsette arbeidet med å prioritere informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol for å øke bruken av personundersøkelser og kjennskap til programmet (tiltak 7.8).

En høy andel av de som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll med fotlenke, er dømt for kjøring i ruspåvirket tilstand, og tallene viser at det er om lag tre ganger flere som soner med fotlenke for ruspåvirket kjøring enn som har *Program mot ruspåvirket kjøring*. Kriminalomsorgen lager derfor et eget tilpasset faglig innhold for denne gruppen, med elementer fra gruppeundervisningen i *Program mot ruspåvirket kjøring*, som vil bli implementert (tiltak 7.9).

Alkolås

MA – Rusfri Trafikk har tidligere foreslått alkolås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet. Ordningen ville gjort det enklere for pasienter å be om hjelp for sitt alkoholbruk, og fastlegene ville fått bedre forutsetninger for å ta opp pasientens alkoholvaner. I tillegg ville det gitt en trygghet overfor andre trafikanter. Tiltaket har likevel vist seg å være utfordrende å gjennomføre, blant annet på grunn av EU-forordninger som hindrer førerett for personer med et uttalt alkoholproblem. Imidlertid er det i forslaget til EUs fjerde førerkortdirektiv lagt til grunn at det skal åpnes opp for at førerkort skal kunne utstedes til tross for alkoholavhengighet, forutsatt at førerkortinnehaver får regelmessig oppfølging og behandling for avhengigheten, og kjøring begrenses av tekniske innretninger, slik som for eksempel obligatorisk bruk av alkolås.³⁸ MA - Rusfri Trafikk vil derfor, i samarbeid med *Rusforum*, undersøke mulighetene for å gjennomføre en pilotstudie for utprøving av alkolås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet.

Kunnskap og kompetanse

Bedre kunnskap i helsetjenesten og i offentlig forvaltning styrker arbeidet med å forebygge ruskjøring.

PEth er en biokjemisk markør som måler hvor mye alkohol en person har drukket de siste 2-4 ukene før prøvetaking. Alkohol er et lovlig rusmiddel, men det er bekymringsfullt at alkoholbruken øker i deler av befolkningen, også blant eldre personer. Førerkortforskriften og førerkortveilederen har tydelige grenseverdier for PEth, og Statsforvalterne bruker PEth-resultater når de skal vurdere en persons førerett. Gjennom et prosjekt i Trøndelag vil statsforvalteren øke kunnskapen og kompetansen til fastlegene, slik at de lettere kan vurdere alkoholbruk i forhold til pasientens helse og førerett. Prosjektet er en pilot i Trøndelag med tanke på at det i neste omgang skal kunne gjennomføres i resten av landet (tiltak 7.10).

MA – Rusfri Trafikk følger utviklingen i befolkningens holdninger til cannabisbruk i trafikken og vil videreføre samarbeidet med sin svenske søsterorganisasjon MHF om gjennomføring av jevnlig spørreundersøkelser for å se på eventuelle endringer i holdningene knyttet til cannabis og bilkjøring (tiltak 7.11).

Fra 2025 ble det krav om etterutdanning av trafikklærere hvert femte år for regodkjenning. Kurs i rus og psykiatri inngår i den valgfrie delen av etterutdanningen. Målet med kurset er å gi en

³⁸ EUs fjerde førerkortdirektiv forventes vedtatt høsten 2025.

forståelse av hvordan hjernen utvikler seg i ungdomsårene, samt hvordan rusbruk og psykiske helseutfordringer kan påvirke unge.

Avdeling for rettsmedisinske fag ved Oslo universitetssykehus utfører analyse av alle blodprøver tatt av politiet fra bilførere ved mistanke om kjøring under påvirkning av rusmidler. I tillegg analyserer avdelingen over 90 prosent av blodprøvene fra bilførere som har mistet livet i trafikkulykker. Sakkyndige vurderinger av mulig ruspåvirkning utarbeides av avdelingens ansatte i form av faglige rapporter. For å kunne estimere forekomst av rusmiddelbruk blant bilførere, samt vurdere tilknyttet risiko for trafikkulykker, har avdelingen gjennomført en rekke forskningsprosjekter relatert til rus og trafikk. Disse estimatene omfatter førere i normaltrafikken, førere stoppet av politiet mistenkt for ruspåvirket kjøring samt bilførere som er blitt skadet eller drept i trafikkulykker.

Samarbeid

Nasjonalt samhandlingsforum for rusfri trafikk (Rusforum) ble etablert høsten 2018 med deltakelse av sentrale aktører innenfor forebygging av ruspåvirket kjøring og under ledelse av politiet. Formålet med forumet er at det skal være en arena for samhandling og kunnskapsformidling. Forumet vil bli videreført i planperioden.

Det er opprettet egne rusforum i Trøndelag og Agder. Rusforum i Trøndelag har lengst erfaring og har kommet godt i gang med å samordne det forebyggende arbeidet mot ruspåvirket kjøring i fylket. Dette er gitt en nærmere omtale i faktaboks 7.1. Alle fylkeskommunene vil i planperioden legge til rette for at det skal være en samordnet innsats mot ruskjøring i fylket (tiltak 7.12). Opprettelse av fylkesvist rusforum er ett av flere alternative måter å organisere dette på.

Rusforum i Trøndelag

Rusforum i Trøndelag ble etablert våren 2022, og har representanter fra politiet i Trøndelag, Utrykningspolitiet, Statsforvalteren i Trøndelag, Trygg Trafikk og Trøndelag fylkeskommune. Dette er en rådgivningsgruppe for Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i tillegg til å fremme kunnskapsdeling og samhandling innenfor det forebyggende arbeidet mot ruspåvirket kjøring i fylket.

Viktige aktiviteter er:

- Innhenting av data fra andre virksomheter (blant annet St Olav hospital)
- Samhandling mellom *Rusforum* og St Olavs hospital for å etablere et eget prosjekt for fastleger knyttet til alkoholbruk og PETH-prøver.
- Deling av kunnskap om trafikksikkerhet og førerett til de rådgivende enheter for russaker i kommunene.
- Å gi faglige innspill til FTU sin årlige pressekonferanse på nyåret.

Forumet skal i tillegg bidra til å operasjonalisere nasjonale strategier fra det nasjonale rusforumet og fra *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.

Faktaboks 7.1 – Rusforum i Trøndelag.

Oppfølgingstiltak

- 7.1 Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle motorvognførere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikkuhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk.
- 7.2 Ung i trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandreutstillingen *DeathTrip on the road*.
- 7.3 Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere fakta og videoer i e-læringskurset *Rus i trafikken*, og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier.
- 7.4 Av-og-til vil, i samarbeid med medlemsorganisasjoner, Av-og-til-kommuner og andre samarbeidspartnere, sette fokus på promillekjøring, med menn og eldre som prioriterte målgrupper.
- 7.5 MA-Rusfri Trafikk vil rette fokus mot dagen-derpå-promille gjennom et sett med årlige kampanjer og tilgjengeliggjøring av promilletesting i stasjonære promille-testingsmaskiner og promillemålere.
- 7.6 Av-og-til vil fortløpende gjennomføre kommunikasjonstiltak på nett og i sosiale medier på temaet promillekjøring og risiko, med fokus på dagen derpå-kjøring og Av-og-til sin promillekalkulator.
- 7.7 MA – Rusfri Trafikk vil opplyse om bruk av trafikkfarlige legemidler på offentlige legekontorer.
- 7.8 Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndigheten og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
- 7.9 Kriminalomsorgen vil implementere et tilpasset faglig innhold om ruspåvirket kjøring for domfelte som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll.
- 7.10 Statsforvalteren i Trøndelag vil, som et pilotprosjekt, arbeide for økt bruk av alkoholmarkøren PEth hos fastleger i Trøndelag, for å vurdere pasientens helse og retten til å inneha førerkort.
- 7.11 MA-Rusfri Trafikk vil, sammen med MHF i Sverige, gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirket kjøring av cannabis og bilkjøring.
- 7.12 Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats rettet mot ruskjøring.

8. Beltebruk og riktig sikring av barn i bil

8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

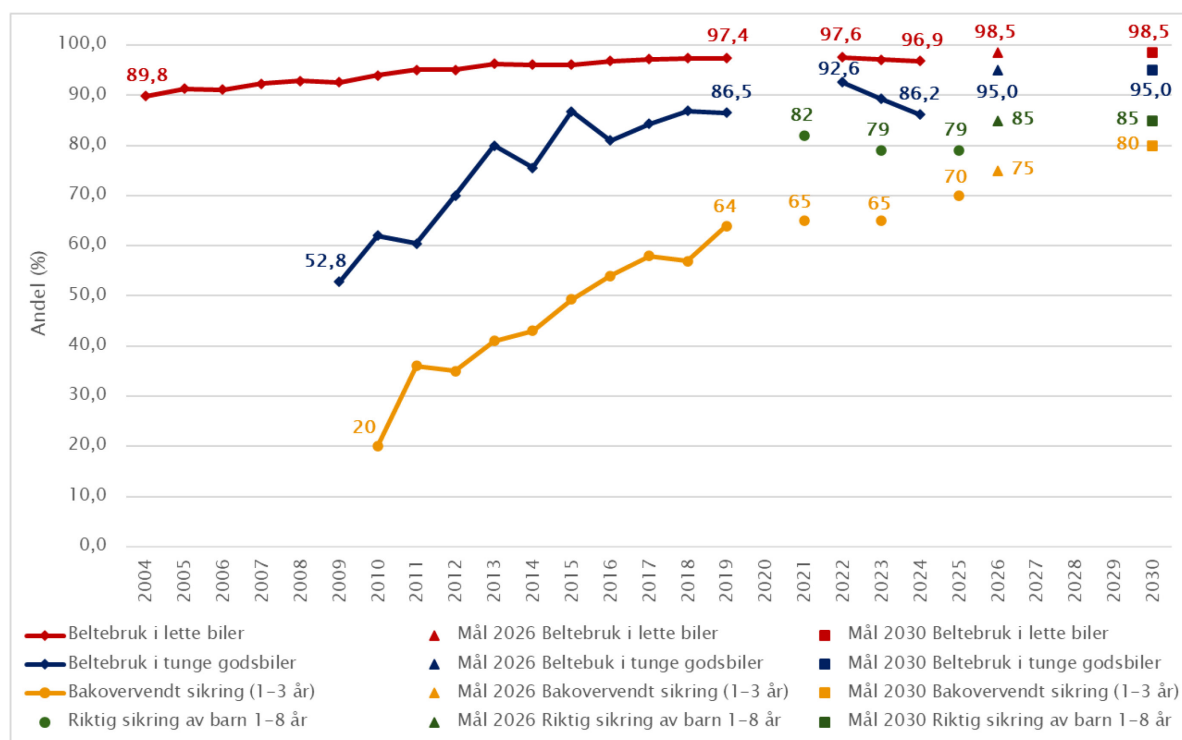
Innen 2030 skal:

- **98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.**
- **95,0 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte.**
- **80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.**
- **85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.**

Statens vegvesen gjennomfører registrering av bruk av bilbelte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler og blant førere av tunge godsbiler. Frem til 2024 var det årlige registreringer, med unntak av to års pause under koronapandemien (2020 og 2021). Fra og med 2024 legges det opp til registrering annet hvert år.

Trygg Trafikk gjennomfører, i samarbeid med Utrykningspolitiet (UP), registrering av andel barn i alderen 1-3 år som sikres bakovervendt i bil, samt av riktig sikring i aldersgruppen 1-8 år. Registrering av bakovervendt sikring ble gjennomført årlig til og med 2019, deretter annet hvert år frem til 2025. Riktig sikring i aldersgruppen 1-8 år ble registrert første gang i 2021, og deretter i 2023 og 2025. Neste registrering av bakovervendt sikring 1-3 år og riktig sikring 1-8 år vil være i 2027 og deretter hvert fjerde år.

Figur 8.1 viser registrert utvikling samt mål satt i tiltaksplanen.



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

Figuren viser at samlet bilbeltebruk for førere og forsetepassasjerer i lette biler var økende frem til 2022, riktignok svært svakt økende etter 2017. Imidlertid viser registreringene en relativt kraftig reduksjon etter 2022, fra 97,6 prosent bilbeltebruk i 2022 til 96,9 prosent i 2024. Reduksjonen etter 2022 er enda tydeligere når det gjelder beltebruk blant førere av tunge godsbiler, fra 92,6 prosent til 86,2 prosent.

Dessverre er ikke resultatene fra Statens vegvesen sine bilbeltere registreringer i 2022, 2023 og 2024 fullt ut sammenlignbare med tidligere års registreringer. Etter to års pause i 2020 og 2021 var det nødvendig å gjøre en del justeringer i registreringsopplegget, og antall tellepunkter er redusert. Vi velger likevel å forholde oss til resultatene fra registreringene i 2024 som et beste anslag for dagens status, og som et utgangspunkt for å fastsette tilstandsmål. Med utgangspunkt i resultatene for 2024 virker det lite sannsynlig at vi når målene som ble satt for 2026 i tiltaksplanen for 2022-2025. Vi har derfor valgt å videreføre ambisjonen for måloppnåelse fra 2026 til 2030. Dette gjelder både for lette biler og for tunge godsbiler.

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, og minst til fylte fire år.³⁹ Figur 8.1 viser en svært positiv utvikling fra registreringene begynte i 2010 og frem til 2019.

Registreringene i 2019, 2021 og 2023 viste at andelen som var sikret bakovervendt lå stabilt på rundt 65 prosent, for så å øke til 70 prosent i 2025. Oppsplittet på årsgruppe viste resultatet for 2025 at 96 prosent av ettåringene, 75 prosent av toåringene og 45 prosent av treåringene var sikret bakovervendt. Ambisjonen er at 80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år skal sitte bakovervendt i bil i 2030.

Riktig bruk av sikringsutstyr er viktig for å gi barn optimal beskyttelse. Utførte undersøkelser i 2021, 2023 og 2025 viser at henholdsvis 82, 79 og 79 prosent av alle barn i alderen 1-8 år var riktig sikret. Målet er at andelen skal øke til 85 prosent innen 2030.

UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser hvor mange av de som omkom i bil som enten ikke brukte bilbelte eller som brukte bilbelte feil. Samlet resultat for årene 2017-2023 viser at dette gjaldt 31 prosent av alle omkomne førere og passasjerer i bil. Disse var fordelt med 5 prosent feilsikring og 26 prosent manglende bruk. Sammenholdt med registrert bilbeltebruk vist i figur 8.1 er det en uforholdsmessig høy andel av de som omkommer i bil som ikke brukte bilbelte. Dette skyldes at de som ikke bruker bilbelte, i tillegg til økt risiko som følge av manglende bruk, ofte også har en betydelig mer risikopreget atferd i trafikken, for eksempel gjennom høy fart og/eller rus.

TØI har på oppdrag fra Statens vegvesen utarbeidet en temaanalyse om manglende bruk av bilbelte og feilsikring, basert på dødsulykker i perioden 2017-2023.⁴⁰ Hovedfunnene i temaanalysen er oppsummert i faktaboks 8.1.

³⁹ Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. 2024. [Sikring av barn i bil](#) (brosjyre)

⁴⁰ TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)

Hovedfunn fra temaanalyse bilbelte

- Over tid har det blitt færre omkomne bilførere og passasjerer som ikke har brukt bilbelte.
- Andelen av omkomne som ikke har brukt bilbelte er høyere for bilpassasjerer enn for bilførere.
- Rundt to tredjedeler av de omkomne uten bilbelte, eller omtrent 11 personer per år, hadde hatt en sjanse til å overleve med bilbelte.
- Det er flest uten bilbelte blant unge og menn, mens det er flest med feil bilbeltebruk blant eldre og blant kvinner.
- Førerens og passasjerenes bilbeltebruk henger sammen. Passasjerer uten bilbelte kan utsette andre for skaderisiko.
- De som kjører uten bilbelte, kjører ofte også risikabelt på andre måter, og de har høy ulykkesrisiko.
- Helseproblemer kan bidra til manglende eller feil bilbeltebruk, men de med helseproblemer har spesielt mye å vinne på å bruke bilbeltet riktig.
- I nyere biler er det flere som bruker bilbelte. Bruk av bilbelte har mer å si for sjansen for å overleve i biler med god kollisjonssikkerhet.
- Å bruke bilbelte riktig er like viktig i biler med og uten beltestrammer.
- Det er mer manglende bilbeltebruk på kvelden og enda mer om natten, men ingen forskjeller mellom årstidene.
- De fleste omkomne uten bilbelte har kjørt på veier utenfor tettsted med høy fartsgrense, men den positive effekten av bilbelter på skaderisiko er trolig større ved lave fartsgrenser.

Faktaboks 8.1 - Hovedfunn fra temaanalyse bilbelte.⁴¹

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

Kontrollvirksomhet

Kontrollvirksomheten til politiet og Statens vegvesen er den viktigste og mest omfattende aktiviteten for å få førere og passasjerer til å bruke bilbelte. I kapittel 8.1 vises det til at 96,9 prosent av førere og forsetepassasjerer i lette biler og 86,2 prosent av førere i tunge godsbiler brukte bilbelte i 2024. Med tanke på den kraftige reduksjonen i bilbeltebruk etter 2022 blir det spesielt viktig å videreføre kontrollvirksomheten, særlig rettet mot tunge godsbiler der bilbelteandelen er lavest. Politiet og Statens vegvesen vil derfor videreføre arbeidet med bilbeltekontroller i planperioden.

⁴¹ TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)

Feilsikring

Feilsikring – funn fra temaanalyse bilbelte

- Alle med feil bilbeltebruk var førere eller passasjer i bil eller lastebil.⁴² Ingen feil beltebruk ble funnet blant drepte bussførere.
- 3 prosent av førerne og 14 prosent av passasjerene brukte bilbelte feil.
- Det er høyest andel feil bruk blant kvinner og eldre.
- Årsaken til feilbruk er i liten grad undersøkt, men tykke jakker og helserelaterte utfordringer er pekt på som mulige årsaker.
- I de fleste tilfeller var feilen at beltet satt for løst og/eller for høyt, slik at hoftedelen av beltet ble ført over magen
- 1 av 5 personer som brukte bilbelte feil hadde ugunstig sittestilling.
- Det er enkelte tilfeller av at bilbeltet var ført bak ryggen.

*Faktaboks 8.2 - Feilsikring – funn fra temaanalyse bilbelte, analyse av dødsulykker 2017-2023.*⁴³

Feil bruk av bilbelte kan få store konsekvenser. I tillegg til dødsfall, fører feilsikring også til et større antall hardt skadde, som ofte må leve med betydelige plager. Viktige funn om feilsikring fra temaanalysen om bilbelte er oppsummert i faktaboks 8.2. Temaanalysen avdekker at fem prosent av drepte førere og bilpassasjerer i perioden 2017-2023 har brukt bilbelte feil, det vil si at feil bruk av bilbelte er vurdert til å være medvirkende faktor til dødelig utfall av ulykken. Andelen kan imidlertid være høyere enn de tilfellene der det er funnet konkrete indikasjoner på feil bruk av bilbelte som medvirkende årsak til dødelig utfall.

Temaanalysen avdekker at årsaker til feilbruk i liten grad er dokumentert i UAG-rapportene. For å få mer kunnskap om årsaker til feil bruk av bilbelte, manglende bilbeltebruk og feil sikring av barn vil Statens vegvesen lage en spørreundersøkelse som kan brukes i forbindelse med bilbeltekontroller.

I temaanalysen er det vurdert at riktig bruk av bilbelte trolig ville ha økt sjansen for å overleve blant alle med feil bilbeltebruk og helseproblemer, og blant de fleste av dem med helseproblemer og manglende bilbeltebruk. Målrettet og tilpasset informasjon til eldre og personer med helseutfordringer kan redusere feil bilbeltebruk for disse gruppene. Dette er grupper som i utgangspunktet langt oftere bruker bilbelte enn unge og friske personer, noe som kan tilsi at informasjonstiltak vil kunne ha god effekt.

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

Tunge godsbiler

Figur 8.1 viser at det har vært en tydelig reduksjon i beltebruk blant førere av tunge godsbiler siden 2022. Det er derfor et betydelig gap mellom registrert beltebruk og målsettingen om 95

⁴² Analysen omfatter kun omkomne bilførere, bilpassasjerer, bussførere og lastebilførere. Drepte buss- og lastebilpassasjerer inngår ikke da det var for få i datamaterialet til at disse kunne inngå i analysene.

⁴³ TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)

prosent beltebruk innen utgangen av planperioden. Arbeidet med økt bevissthet og kunnskap om risiko for denne gruppen må derfor videreføres og trappes opp. Arbeidslivsorganisasjonene, både på arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden, vil ha sentrale roller i dette arbeidet.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har fokus på beltebruk gjennom Fair Transport (kapittel 15.2) og nettbaserte trafiksikkerhetskurs for medlemsbedrifter.

Bruk av belte i buss

Statens vegvesen registrerer ikke beltebruk i buss slik det gjøres for personbil og tungbil, men kontroller og observasjoner tilsier at beltebruken er betydelig lavere blant passasjerer i buss sammenlignet med personbil. De siste årene har om lag 70 prosent av de spurte i spørreundersøkelser svart at de brukte belte sist gang de kjørte buss der dette var montert. Dette er selvrapportert bruk, og den reelle beltebruken i buss er trolig lavere. Samtidig vet vi at skadepotensialet er svært stort ved for eksempel en utforkjøring med buss. Statens vegvesen har tidligere utarbeidet kampanjemateriell for økt beltebruk i buss, som er delt med samarbeidspartnerne Fellesforbundet, Yrkestrafikkforbundet, Kollektivtrafikkforeningen og enkelte busselskap. I planperioden vil Statens vegvesen fortsette samarbeidet med bransjen gjennom ulike informasjonstiltak (tiltak 8.1).

Det er krav til at region- og ekspressbusser (bussklasse II og III) skal ha monterte belter, men ikke krav til belter for bybusser (klasse I).⁴⁴ Kravet gjelder i hovedsak montering av hoftebelte (topunktsbelte). Hovedregelen er videre at det er påbudt å bruke setebelte i alle kjøretøy der det er montert, med unntak av i bybusser (klasse I).⁴⁵ Bakgrunnen for å unnta bybusser for både krav til å ha monterte belter og krav til bruk av monterte belter, er at dette er busser med mange ståplasser som er ment å kjøre i bytrafikk med lave hastigheter og med hyppig av- og påstigning.

En del fylkeskommuner har stilt strengere krav enn forskriften, ved at det i kontrakter stilles krav til montering av trepunktsbelte og/eller at også bybusser skal ha monterte belter. Trepunktsbelter har vist seg å ha vesentlig bedre skadereduserende effekt enn hoftebelter.⁴⁶ I planperioden vil alle fylkeskommunene ved nyanskaffelser sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktsbelte (tiltak 8.2).

Sjekk av belter er blant de tekniske kravene til kjøretøy som blir gjennomgått på EU-kontroll. Statens vegvesen oppfordrer i tillegg busselskapene til å ha gode rutiner for jevnlig sjekk av om beltene har tilstrekkelig funksjonalitet, og løpende bytte ut defekte eller ikke-funksjonelle belter.

Sikring av barn i bil

De fleste foreldre er flinke til å sikre barn i bil, og bevisstheten rundt dette er stor. Det er likevel fortsatt et stort potensial når det gjelder både riktig sikring og når det gjelder bakovervendt sikring av barn i bil. Det er fortsatt behov for å øke kunnskapen på området. Ikke minst er det viktig å nå ut til nye foreldre med kunnskap om hva som er riktig sikring. Trygg Trafikk har en særskilt rolle på dette området og vil gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil (tiltak 8.3). Videre formidler de kunnskap om temaet til helsestasjoner, voksenopplæringen og politiet (se tiltak 8.4). I Agder bidrar også Nullvisjonen Agder gjennom å besøke helsestasjoner

⁴⁴ [Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr \(kjøretøyforskriften\)](#)

⁴⁵ [Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn](#)

⁴⁶ TS-håndboka. 2025. [4.15 Bilbelter i tunge kjøretøy](#)

ved åtte måneders kontroll med informasjon og veiledning om blant annet riktig beltebruk og sikring av barn i bil, samt gjennom å delta på foreldremøter i barnehager med veiledning om riktig sikring av barn i bil og praktisk veiledning ved levering og henting i barnehager.

Politiet kontrollerer sikring av barn i bil og det er derfor viktig at de har god kunnskap om hva som er riktig sikring. Trygg Trafikk har utarbeidet informasjonsmateriell som vil bli distribuert til kontrollpersonell i politiet.

Sikring av barn under skoleskyss

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2. – 10. trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei.⁴⁷ Fylkeskommunene har plikt til å dimensjonere tilbudet slik at skoleelever med rett til skyss skal ha tilgang til sitteplass med bilbelte fastmontert. Det er imidlertid unntak for dette når transporten foregår med fylkeskommunens ordinære rutetilbud og det er flere passasjerer «enn normalt». I praksis står derfor mange barn under skoleskyssen.

Fylkeskommunene har en viktig rolle i å tilrettelegge for sikker transport av barn til og fra skolen. De vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

Oppfølgingstiltak

- 8.1 Statens vegvesen vil gjennom ulike informasjonstiltak arbeide mot bransjen for å øke bruken av belte i buss.
- 8.2 Fylkeskommunene vil ved nyanskaffelse sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktssele.
- 8.3 Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet If, gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil.
- 8.4 Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.

⁴⁷ Se omtale av særlig farlig skolevei i kapittel 10.3.

9. Uoppmerksomhet

9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

Uoppmerksomhet kan defineres som utilstrekkelig eller ingen oppmerksomhet til aktiviteter som er kritisk for sikker kjøring, og kan skyldes ett hvert forhold, tilstand eller hendelse som gjør at føreren har mindre oppmerksomhet på kjøreoppgaven.⁴⁸

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

Faktaboks 9.1 – Definisjon av begrepene «uoppmerksomhet» og «distraksjon».

En analyse gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til omtrent hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2016-2020.⁴⁹ I tillegg er uoppmerksomhet årsak til mange ulykker med skadde og til ulykker med kun materialskade. Omfanget er med andre ord stort og det er nødvendig med tiltak.

Uoppmerksomhet i form av distraksjon omfatter en lang rekke ulike forhold. Ulovlig mobilbruk er lettest å registrere og det er her vi per nå har best kunnskap om omfanget. Vi har derfor i denne omgang valgt å begrense fastsettelse av tilstandsmål innenfor dette innsatsområdet til ulovlig mobilbruk. Det presiseres at tiltakene omtalt i kapittel 9.2 likevel har et langt bredere formål enn kun å redusere mobilbruken. Det vil bli arbeidet videre med sikte på at vi til neste tiltaksplan skal ha en mer samlet oversikt over problemomfanget knyttet til uoppmerksomhet.

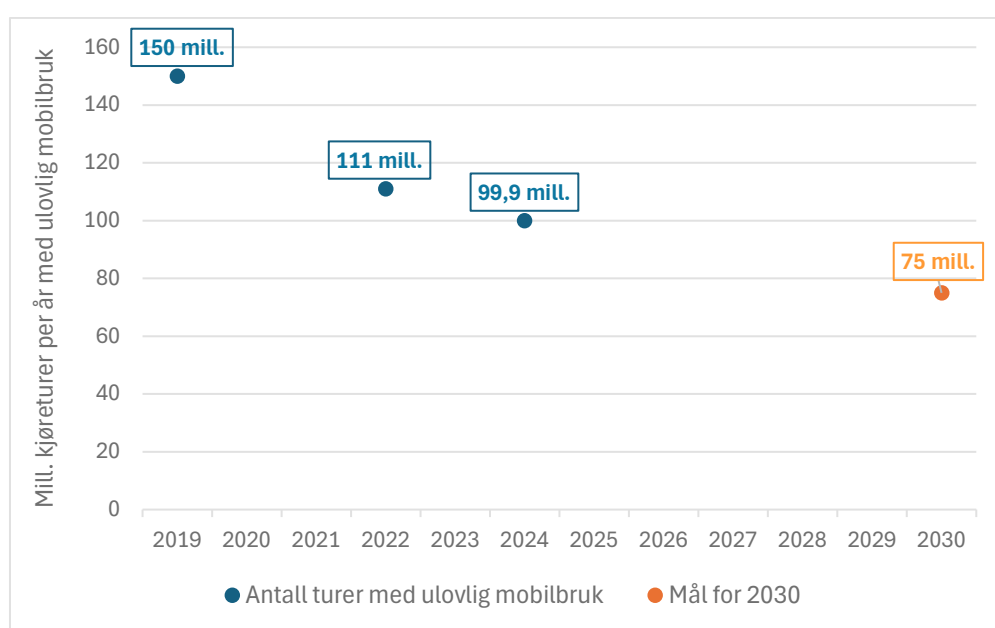
⁴⁸ Engström m.fl. 2013. Rammeverk for analyse av uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere

⁴⁹ TØI-rapport 1949/2023 [Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022](#). Rapporten viser at det var klare indikasjoner på uoppmerksomhet (i form av distraksjon) i 31 prosent av dødsulykkene i perioden 2016-2020. Dette er ikke inkludert rusrelaterte dødsulykker.

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.

Tilstandsmålet tar utgangspunkt i politiets tilstandsundersøkelser med registrering av ulovlig mobilbruk. Disse er til nå gjennomført tre ganger, i 2019, 2022 og 2024, og resultatene viser at utviklingen har gått i riktig retning. I 2019 ble det beregnet at ulovlig bruk av mobiltelefon i form av prating og/eller teksting forekom på 5 prosent av kjøreturene. Andelen ble redusert til 3,70 prosent i 2022 og til 3,33 prosent i 2024. I figur 9.1 er dette omregnet til årlig antall kjøreturer med ulovlig mobilbruk. Tilstandsmålet innebærer at antall kjøreturer med ulovlig mobilbruk skal reduseres fra 150 mill. i 2019 til maksimalt 75 mill. i 2030.



Figur 9.1 – Resultater fra politiets tilstandsundersøkelser av ulovlig bruk av mobiltelefon omregnet til antall årlige turer.

9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet

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



Visuell Manuell Kognitiv Auditiv

Hva er mest farlig?

Det er vanlig å skille mellom visuell, auditiv, motorisk og kognitiv distraksjon. Disse er ikke gjensidig ekskluderende og forekommer i forskjellige kombinasjoner, avhengig av hvilken aktivitet det er snakk om. Jo flere sanser man bruker på annet enn å kjøre bil, jo farligere er det. Det er to forhold som avgjør om en «sideaktivitet» bidrar til ulykker. For det første er det et spørsmål om hvor farlig aktiviteten i seg selv er. For det andre er det avgjørende hvor stort omfang aktiviteten har. Internasjonal forskning viser at det som gir størst risiko er at man tar blikket bort fra veien.

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

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

Faktaboks 9.2 – Ulike forhold som bidrar til økt risiko knyttet til uoppmerksomhet.

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

Kontroller og juridiske virkemidler

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

I mobilbruksforskriftens⁵⁰ § 2 står det at det er forbudt å snakke i håndholdt mobiltelefon når man kjører. Dersom mobiltelefonen er fastmontert eller koblet til bluetooth kan man ringe og legge på med håndfritt utstyr. Straffen for brudd på bruksforbudet har blitt betydelig skjerpet de senere årene. I januar 2020 ble det innført prikkbelastning for overtredelsen. I 2025 illegges det 3 prikker, samt en bot på 10450 kroner ved bruk av håndholdt mobil under kjøring. Unge førere, som har prøveperiode for førerrett i klasse B, får dobbelt antall prikker hvis de gjør feil som gir prikker i prøveperioden.

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

Politiet har målrettet kontrollvirksomhet mot ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring. Dette vil politiet fortsette med i planperioden (tiltak 9.1). I tillegg benytter politiet sosiale medier til å spre budskap om konsekvenser av manglende oppmerksomhet i trafikken. Politiet (Utrykningspolitiet) vil én gang i planperioden gjennomføre veikantelling av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken.

Kampanjetiltak

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

Det er stor forståelse for viktigheten av å være oppmerksom som sjåfør. Ingen ønsker å være uoppmerksomme når de kjører, men likevel er folk det. Det er viktig å forstå hva som kan bidra til å tette gapet mellom intensjon og atferd. Gjennom å identifisere relevante barrierer, motivasjon og tankefeil (bias), kan man finne måter å motivere og hjelpe sjåfører til å endre atferd når de kjører bil, slik at de blir mer oppmerksomme.

Statens vegvesen lanserte en flerårig nasjonal kampanje om uoppmerksomhet i trafikken i juni 2023, kalt *Takk for oppmerksomheten*. Dette er en videreføring av forrige oppmerksomhetskampanje. Kampanjen fokuserer på distraksjon som problem, og har en helhetlig tilnærming til problemet, ved å ta for seg alle årsaker til distraksjon. Kampanjen skal både bevisstgjøre og gi kunnskap, men har som hovedmål å tette gapet mellom intensjon og atferd, og å aktivisere til faktisk endring. Det er iverksatt konkrete tiltak for atferdsendring, noe som vil bli videreført i kommende periode. Kampanjen har en helhetlig sosio-økologisk tilnærming og legger vekt på at påvirkning må skje gjennom flere ulike aktører i samfunnet. Kampanjen er derfor ikke kun individorientert. Med utgangspunkt i dette fremheves blant annet virksomheters rolle og ansvar. Kampanjen vil bli videreført i planperioden (tiltak 9.2).

Ny teknologi i kjøretøy bidrar til økt sikkerhet, men kan også påvirke føreratferden negativt. Dette kan for eksempel gjelde kjøretøyfunksjoner som må, eller kan betjenes på berøringsskjermer.

⁵⁰ [Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn](#)

Stadig flere biler har slike skjermer, og disse brukes til å utføre ulike oppgaver under kjøring, som å justere klimaanlegg, ringe og søke opp musikk og adresse på GPS. Berøringsskjermene varierer i både størrelse, plassering og brukergrensesnitt. Dette er ikke regulert per i dag, og det kan oppfattes som et paradoks at det er forbudt å bruke mobil, men ikke skjerm, under kjøring.

Sintef har, på oppdrag fra Trygg Trafikk og forsikringsselskapet Fremtind, gjennomført en studie for å få økt forståelse om oppmerksomhetsfordeling ved bruk av berøringsskjerm i bil.⁵¹

Resultatene viser at bruk av berøringsskjermer bidrar til å ta førerens oppmerksomhet bort fra kjøreoppgaven. Trygg Trafikk vil, med bakgrunn i denne forskningen, og med støtte fra Fremtind, drive folkeopplysning om risiko ved bruk av berøringsskjerm under kjøring (tiltak 9.3).

Opplæringstiltak

Kunnskap og bevissthet om distraksjon og uoppmerksomhet er viktig for å påvirke og endre atferd.

Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning. Målgruppen for tiltaket er (først og fremst) trafikklærerne (tiltak 9.4). Det blir pekt på at det blant annet vil være viktig å implementere temaet uoppmerksomhet knyttet til betjening av førerstøttesystemer i etterutdanningen av trafikklærere.

I forbindelse med opplæring vil det være viktig å vurdere om dagens læreplaner er tilstrekkelig oppdatert i forhold til temaet oppmerksomhet. Dette gjelder både oppmerksomhet generelt og oppmerksomhet knyttet til teknologisk utvikling og førerstøttesystemer. Ved å revidere og tydeliggjøre dette i læreplanene, vil det kunne bli større likhet i hvordan trafikkskolene nærmer seg og ivaretar tematikken. Dette vil kunne gi en økt trafiksikkerhetseffekt. Arbeid knyttet til dette er en kontinuerlig prosess som vil pågå gjennom hele planperioden.

Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om uoppmerksomhet på sine nettsider. Kurset vil gi kunnskap om hva uoppmerksomhet er, konsekvenser på kjøreatferd og gi praktiske tips og strategier for å redusere uoppmerksomhet. Kurset vil være spesielt egnet for elever på trafikalt grunnkurs og for de som tar valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen. Ung i trafikken vil, i tillegg til e-læringskurset, også gjennomføre en nasjonal kampanje om oppmerksomhet i sosiale medier (tiltak 9.5).

Tiltak i virksomheter

Virksomheter med ansatte som kjører i arbeidstiden spiller en viktig rolle for å iverksette (forebyggende) tiltak mot uoppmerksomhet. Innenfor alle sektorer finner vi ansatte som kjører mye, og spennet i yrkeskategorier er stort. Årsaken til uoppmerksomhet i kjøring i arbeid kan skyldes flere faktorer, både personlige og organisatoriske, og tiltak for å redusere uoppmerksomhet kan også være nært knyttet til helse, miljø og sikkerhet (HMS).

Arbeidstakernes arbeidsvilkår, med høyt tidspress og krav til effektivitet, kan bidra til at andre oppgaver gjøres samtidig som man kjører bil (matpause, booke avtaler m.m.). På denne måten kan oppmerksomheten trekkes bort fra veien. Virksomheter har derfor en svært viktig rolle når

⁵¹ SINTEF-rapport 2024:00967 [Infotainmentsystemer og oppmerksomhetsfordeling i bil](#)

det gjelder å tilrettelegge for tilstrekkelig oppmerksom kjøring, og ansvaret ligger både hos ledelse og ansatte.

Noen virksomheter har allerede systematisert arbeidet for å unngå uoppmerksomhet hos sine ansatte og har innført ulike tiltak, for eksempel regler for kontakt og bruk av håndfri mobil under kjøring. Andre lærer opp sjåfører til gode rutiner eller har utarbeidet egen «oppmerksomhets-policy» som undertegnes av både arbeidsgiver og arbeidstaker. Selv om flere virksomheter har fokus på trafiksikkerhet og har utarbeidet generelle trafiksikkerhetsplaner, er det behov for en betydelig mer aktiv og systematisk innsats på området «oppmerksom kjøring». Det er også behov for at virksomheter har en mer helhetlig tilnærming til temaet. Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon, og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring. Det vil bli utviklet materiell med tips og råd til virksomhetene. Disse vil være tilgjengelig på Statens vegvesen sine nettsider (tiltak 9.6).

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) vil videreføre arbeidet med å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien* (tiltak 9.7). Kampanjen har en bred tilnærming til temaet uoppmerksomhet og handler om mye mer enn bare bruk av mobiltelefon. Uoppmerksomhet inngår også som tema i NLF sine programmer *If Aktiv Sikkerhet* og *Fair Transport* (se nærmere omtale i kapittel 15.2).

Teknologiske tiltak

Nasjonal transportplan 2025–2036 har mål om effektiv bruk av ny teknologi. Det understrekes at teknologiske fremskritt i planperioden vil ha stor innvirkning på trafiksikkerheten. Teknologi som bidrar til å kompensere for menneskelig svikt og feilhandlinger har et betydelig potensial for å bedre trafiksikkerheten. Innretninger som for eksempel mobilsperre eller varslingsystemer ved indikasjon på uoppmerksomhet vil kunne bidra til redusert uoppmerksomhet. På den annen side kan ny teknologi også gi nye utfordringer. Nye innretninger i kjøretøyene kan gi økt uoppmerksomhet hos fører. Blant annet har store og berøringsbaserte skjermer blitt vurdert til å gi økt risiko for uoppmerksomhet. Krav til design, plassering og brukervennlighet er viktige faktorer som bør vurderes og avklares i tiden fremover. Ny teknologi stiller også nye krav til fører, og førere kan ha ulike forutsetninger for å forstå og håndtere den. Norge har høye ambisjoner innenfor trafiksikkerhetsarbeidet, og det må derfor være strenge krav knyttet til utvikling og bruk av ny teknologi.

Det er klare forventinger både nasjonalt og internasjonalt til at automatiserte kjøretøy skal ha lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy fordi det reduserer førerfeil. Mer automatisering burde følgelig i teorien medføre større reduksjoner i ulykkesrisikoen. Utvikling og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar allerede til økt trafiksikkerhet.

Det er mange problemstillinger knyttet til automatisering og oppmerksomhet. Flere har sammenheng med overgangene mellom automatiseringsgrader under kjøring. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og automatisering fortsatt krever at fører griper inn i uventede situasjoner. Endringer i bilens automatiseringsgrad betyr at fører må skifte «kjøremodus», noe som også påvirker krav til oppmerksomhet. Det er derfor viktig å få økt kunnskap om betydningen av automatisering på førerens oppmerksomhet og om sammenhengen mellom automatisering, oppmerksomhet og ulykker. Kunnskapen vil være viktig i forhold til både teknologisk utvikling, anbefalinger, opplæring og andre nødvendige trafiksikkerhetstiltak.

Det er avgjørende at human-factors (menneske-maskin) tematikken alltid inkluderes i arbeidet med å utvikle, teste og implementere ny teknologi for å sikre at trafikksikkerhet, herunder oppmerksomhet, ivaretas. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og om førerens rolle når det gjelder automatisering. Ny kunnskap om dette vil bli implementert i den nasjonale trafikk-sikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken (se tiltak 9.2).

Oppfølgingstiltak

- 9.1 Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller rettet spesielt mot mobilbruk.
- 9.2 Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.
- 9.3 Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind, drive folkeopplysning om risiko ved bruk av berøringsskjerm under kjøring.
- 9.4 Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.
- 9.5 Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om uoppmerksomhet på sine nettsider og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om oppmerksomhet i sosiale medier.
- 9.6 Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.
- 9.7 Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.

10. Barn (0-14 år)

10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

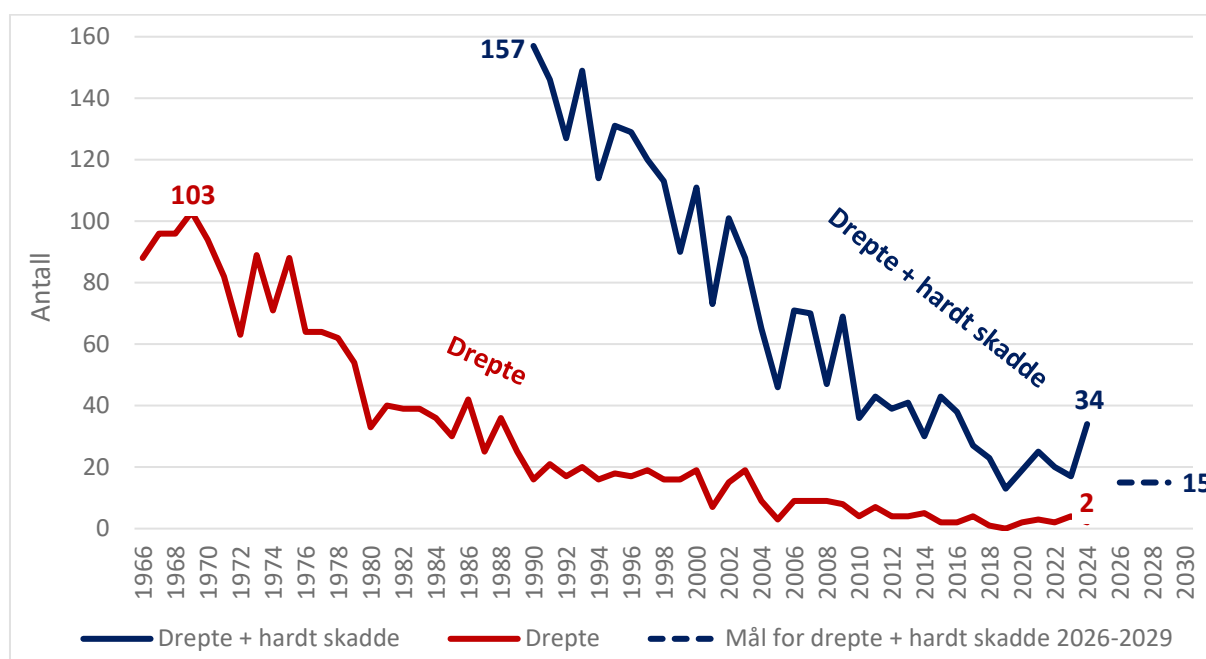
Barn er sårbare trafikanter som samfunnet har et særskilt ansvar for. De er små av vekst og har vanskeligheter med å bedømme fart og avstand på kjøretøy. Deres evne til risikovurdering og konsekvenstenkning er ikke ferdig utviklet, og de har liten erfaring som trafikanter. Barn kan derfor gjøre uforutsigbare valg som å løpe ut i veien uten å se seg for. Ved en kollisjon er kroppens tåleevne lavere hos barn enn hos voksne.

Som vist i figur 10.1, har vi over tid lyktes svært godt i trafiksikkerhetsarbeidet rettet mot barn. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0-14 år, mens det i 2019 for første gang var null drepte barn i trafikken. Vi har imidlertid ikke lyktes med å gjenta dette resultatet, og har de senere årene hatt mellom to og fire drepte barn hvert år. Frem til 2019 hadde vi også en kraftig nedgang i antall hardt skadde barn, men de senere årene har dette snudd. I 2024 var det to drepte og 32 hardt skadde barn. Dette er det høyeste antall drepte og hardt skadde barn etter 2016. Det er behov for et krafttak for å snu denne utviklingen.

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

Figur 10.1 illustrerer målene sammenholdt med registrert utvikling. Når det gjelder summen av drepte og hardt skadde barn innebærer målet en reduksjon med 37,5 prosent i perioden 2026-2029 sammenholdt med årene 2021-2024. Det er en kraftigere prosentvis reduksjon enn det som kreves for alle aldersgrupper under ett dersom vi skal ha kurs mot etappemålet for 2030.



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

Barnas transportplan

Barnas transportplan har vært en del av de nasjonale transportplanene (NTP) siden 2018. Sentrale mål er å synliggjøre barns rett til trygg ferdsel og fremme aktiv transport. Den har også ført til etablering av en statlig tilskuddsordning for trygge skoleveier og nærmiljøer, samt særskilte tilskudd til Trygg Trafikk og andre aktører sin innsats rettet mot barn. I gjeldende NTP legges det til grunn at økt sikkerhet for barn og unge skal være et hovedinnsatsområde i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* og at dette skal følges opp i det tverrsektorielle arbeidet med tiltak.

Faktaboks 10.1 – Barnas transportplan.

10.2 Tiltak for trafikkopplæring

Målet med trafikkopplæring av barn er todelt. Den skal bidra til å forebygge trafikkulykker blant barn og i tillegg legge grunnlaget for at barn utvikler holdninger og ferdigheter som de tar med seg inn i voksenlivet. Barnehagen og skolen er viktige fellesarenaer for trafikkopplæring. Samtidig er de foresatte barnas viktigste rollemodeller i trafikken.

Barnehagen

Barnehagen skal bidra til at barn «*lærer å orientere seg og ferdes trygt*», jf. forskrift om rammeplan for barnehagen. *Barnas Trafikklubb* fra Trygg Trafikk inneholder mange engasjerende og lærerike opplæringsressurser, tilpasset både rammeplanen og barnehagehverdagen (faktaboks 10.2). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler bruker klubben (tiltak 10.1).

Barnas Trafikklubb før og nå

Da Trygg Trafikk etablerte *Barnas Trafikklubb* i 1966, var det den første trafikklubben i verden. I 1970-årene var omtrent 40 prosent av alle norske barn medlemmer, og opplæringen skjedde i hjemmet. I tråd med satsningen på barnehager og digitaliseringen av samfunnet, har klubben endret og tilpasset seg. I dag inneholder den et stort utvalg av både digitale og fysiske opplæringsressurser, som oppgaver, spill, sanger, filmer, bøker, aktivitetsmatter m.v. Det er også utarbeidet anbefalinger til barnehagene om rutiner for turer til fots, i bil og buss, ved port og parkeringsplass, samt tips til annet foreldresamarbeid.

Faktaboks 10.2 – Barnas Trafikklubb.

Barnehageansatte trenger kompetanse og faglig påfyll for å kunne ivareta målene i rammeplanen. Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafikksikkerhet (tiltak 10.2). Kursene gir kompetanse i hvordan trafikksikkerhet kan integreres i det daglige arbeidet med barn, med fokus på barns utvikling, risikoforståelse og trygg ferdsel i nærmiljøet.

NAFFENs trafikkboks er et trafikk sikkerhetsopplegg utviklet av Norges Automobil-Forbund (NAF), spesielt rettet mot barnehagebarn i alderen 3–6 år. Målet er å hjelpe barn til å forstå trafikkregler og trygg atferd. Boksen inneholder sanger, tegneoppgaver, memoryspill, refleksøvelser m.v. På forespørsel kan barnehager få boksen gratis tilsendt. NAF vil videreføre tilbudet om *NAFFENs trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager (tiltak 10.3).

Grunnskolen 1.-7 trinn

Grunnskolens verdigrunnlag og de tverrfaglige temaene folkehelse, livsmestring og bærekraftig samfunn gir et godt grunnlag for trafikkopplæring fra 1.-7. trinn. I tillegg inneholder læreplanen i kroppsøvfingsfaget⁵² flere kompetansemål knyttet til trafikk sikkerhet:

- Etter 2. trinn: Øve på trygg ferdsel i trafikken.
- Etter 4. trinn: Forstå og følge regler i trafikken.
- Etter 7. trinn: Vurdere sikkerhet i uteaktivitet og naturferdsel og gjennomføre selvberging i vann.

Trygg Trafikk utvikler og tilbyr opplæringsressurser til grunnskolen tilpasset tverrfaglige temaer og kompetansemål i læreplanene. Ressursene består av *Barnas Trafikkklubb* for småskoletrinnet og læringsportalen *Sykkeldyktig* for mellomtrinnet. Målet er at elevene lærer om risiko i trafikken og trygg ferdsel. Ressursene er gratis, digitale og tilrettelagt for bruk både i klasserommet og i nærmiljøet. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bidra til at flere grunnskoler tar disse i bruk (tiltak 10.4).

Læringsportalen *Sykkeldyktig* inneholder teoretiske og praktiske øvelser for trygg sykling, inkludert elsparkesykkel. Den er spesielt rettet mot lærere og elever på 4.-7. trinn, men kan også brukes av foresatte og barn som vil øve på trygg sykling. Tall fra Trygg Trafikk viser at om lag 35 000 elever (unike brukere) er inne hvert år, det vil si over halvparten av ett årskull. Trygg Trafikk, NAF og Sykkelforeningen vil videreutvikle *Sykkeldyktig* basert på ny forskning (faktaboks 10.3), samt tilby kurs og arbeide for at læringsportalen tas i bruk på flere skoler (tiltak 10.5).

Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet Sykkeldyktig/Sykkelskolen (tiltak 10.6). Programmet gjennomføres over to dager og foregår på skolen og i barnas nærmiljø. I tillegg oppfordres skolene til å gjennomføre teoriundervisning fra læringsportalen *Sykkeldyktig*. Programmet gjennomføres på skoler i Bergen/Vestland og i Kristiansand. Norges Cykleforbund arbeider med å utvide tilbudet til flere deler av landet.

Venner på veien er et trafikk sikkerhetsprogram i regi av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) som retter seg mot elever på 1. og 2. trinn. Målet er å bidra til å forebygge trafikkulykker med barn og tunge kjøretøy, med særlig oppmerksomhet på blindsoner. Programmet består av to deler. Den første delen skjer i klasserommet med filmer, brosjyrer og samtaler. Den andre delen skjer i skolegården, ved hjelp av en lastebil. NLF vil videreføre *Venner på veien* (tiltak 10.7).

⁵² [Læreplan i kroppsøving \(KRO01-05\) | udir.no](#)

Barn, oppmerksomhet og sikker sykling (BOSS)

SINTEF og Nord universitet har på oppdrag fra Trygg Trafikk utført tverrfaglig forskning som viser at barns evne til å orientere seg og være oppmerksomme i trafikken ikke er ferdig utviklet, men at riktig opplæring har positiv effekt.⁵³ På denne bakgrunn har aktørene utviklet et undervisningsopplegg (BOSS⁵⁴) bestående av fire deler, der risikovurdering, oppmerksomhetstrening og elevinvolvering står sentralt.

- **Del 1 Forberedelser:** Klassen diskuterer oppmerksomhet og risiko og ser på kart og videoer.
- **Del 2 Sykkeløvelser:** Elevene gjennomfører praktiske sykkeløvelser, slik at de har god kontroll på sykkelen.
- **Del 3 Trafikkløype:** Klassen tegner en trafikkløype i nærmiljøet og sykler denne med utgangspunkt i det de har lært om oppmerksomhet og risiko.
- **Del 4 Refleksjon:** Elevene reflekterer over dagen og deler erfaringer.

Undervisningsopplegget testes nå ut i skolene, som en del av læringsportalen *Sykkeldyktig*, og vil bli tilpasset i samsvar med tilbakemeldinger.

Faktaboks 10.3 – Barn, oppmerksomhet og sikker sykling (BOSS).

Lærere har behov for kompetanse og faglig påfyll for å kunne ivareta målene i læreplanene. Trygg Trafikk vil tilby kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafikksikkerhet (tiltak 10.8). Kursene gir kompetanse i hvordan trafikksikkerhet kan integreres i det daglige arbeidet med barn, med fokus på barns utvikling, risikoforståelse og trygg ferdsel i nærmiljøet.

Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Utdanningsdirektoratet har utarbeidet en rapport med 12 nøkkelp prinsipper for trafikk- og mobilitetsopplæring med eksempler på god praksis.⁵⁵ Rapporten er basert på anbefalinger fra den europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen ETSC.⁵⁶ Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene etablere et nasjonalt nettverk med formål å samordne og styrke trafikk- og mobilitetsopplæring for barn og unge (tiltak 10.9).

Skolefritidsordningen (SFO)

Skolefritidsordningen (SFO) skal være en arena for daglig fysisk aktivitet som kan fremme bevegelsesglede og motorisk utvikling, jf. *Rammeplan for skolefritidsordningen*.⁵⁷ Aktivitetene kan bygge opp under skolens innhold, men tilnærmingen skal være lek og barnestyrte aktivitet. Trygg Trafikk har de senere år utviklet flere ressurser i tråd med dette. Disse inkluderer en aktivitetsmatte med tilhørende aktivitetskort som brukes til lek og læring om trafikk og trafikksikkerhet. SFO har også gratis tilgang til *Barnas Trafikkklubb* hvor det er utviklet filmserier, øvingsoppgaver og praktiske aktiviteter spesielt tilpasset SFO. Det er også utviklet fysiske

⁵³ Sintef. 2020. [Opplæring basert på hjerneforskning gjorde barn tryggere på sykkel](#)

⁵⁴ SINTEF, Nord universitet og Trygg Trafikk. 2025. [Barn, oppmerksomhet og sikker sykling](#)

⁵⁵ Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk. 2025. [12 prinsipper. God praksis til inspirasjon/](#)

⁵⁶ ETSC. 2020. [Key principles for traffic safety and mobility education](#)

⁵⁷ Utdanningsdirektoratet. 2021. [Rammeplan for SFO](#)

sesonghefter (vår og vinter). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk disse ressursene (tiltak 10.10).

Hjemmet

Barn lærer og erfarer sammen med foresatte, og veien til og fra barnehage, skole og fritidsaktiviteter gir gode anledninger til å snakke om og øve på trygg ferdsel. Trygg Trafikk har utviklet et foreldrebrev som foresatte kan melde seg på og motta om lag to ganger i året. Foreldrebrevet inneholder tips og råd tilpasset barnets alder og utvikling, foreløpig fra 0-6 år. Trygg Trafikk vil utvikle og spre nyhetsbrev om trafiksikkerhet til barns foresatte (tiltak 10.11).

Oppfølgingstiltak

- 10.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler bruker klubben.
- 10.2 Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafiksikkerhet.
- 10.3 NAF vil tilby *NAFFENs trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager.
- 10.4 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bidra til at flere grunnskoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser.
- 10.5 Trygg Trafikk, NAF og Syklistforeningen vil videreutvikle læringsportalen *Sykkeldyktig* basert på ny forskning, samt tilby kurs og arbeide for at den tas i bruk på flere skoler.
- 10.6 Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
- 10.7 Norges Lastebileier - Forbund vil videreføre trafiksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
- 10.8 Trygg Trafikk vil tilby kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafiksikkerhet.
- 10.9 Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene etablere et nasjonalt nettverk med formål å samordne og styrke trafikk- og mobilitetsopplæring for barn og unge.
- 10.10 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk ressurser om trafiksikkerhet.
- 10.11 Trygg Trafikk vil utvikle og spre nyhetsbrev om trafiksikkerhet til barns foresatte.

10.3 Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss

Det er en grunnleggende forutsetning at barn skal komme seg trygt til og fra skolen. Det gjelder både barn med lang skolevei, som har rett på skoleskyss og barn som går eller sykler til skolen. I NTP 2025-2036 videreføres målet om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen. Dette forutsetter god tilrettelegging gjennom ulike former for fysiske og organisatoriske tiltak og gjennom trafikkregulering.

Fysiske tiltak

Det er fortsatt et betydelig behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende skoleveier. Relevante tiltak kan for eksempel omfatte etablering av fortau og gang- og sykkelveier, sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier (tiltak 10.12).

De fleste veier rundt skoler befinner seg i tettbygde strøk og eies av kommunene. Men også fylkeskommunene, og noen ganger staten, kan eie (deler av) en skolevei. Dette kan gjøre arbeidet med trygge skoleveier mer krevende, og mange steder er det behov for et tett samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene.

Hjertesoner

Stadig flere skoler rundt om i landet etablerer en *hjertesone* rundt skolen sin. I 2025 har om lag 20 prosent av skolene innført *hjertesone*, mens 12 prosent planlegger tiltaket.⁵⁸ Målet er å gjøre skoleveien og området rundt skolen tryggere, slik at flere barn kan gå og sykle. Tiltakene tilpasses lokalt, men mindre foreldrekjøring, dropp- og hentesoner, «gåbusser» og holdningsskapende arbeid står sentralt.

Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Miljøagentene og Syklistforeningen har etablert en styringsgruppe for å støtte opp om det lokale arbeidet. Styringsgruppen utvikler og distribuerer tips og råd, profilmateriell, sanger, filmer m.v. Det er også utarbeidet en veileder for skoler som ønsker å etablere en *hjertesone*. Aktørene vil videreføre innsatsen med å bidra til at det etableres flere *hjertesoner* rundt skolene (tiltak 10.13).

Evaluerings av *hjertesone*

En evaluering av *hjertesone* fra Transportøkonomisk institutt⁵⁹ konkluderer med at tiltaket har positiv effekt på reisevaner og trafikkultur. Evalueringen viser at over halvparten av skolene rapporterer at *hjertesonen* har bidratt til mer strukturert arbeid med trafikksikkerhet og økt bevissthet blant både ansatte, elever og foresatte. De viktigste suksessfaktorene er god forankring i kommunen, initiativ eller støtte fra skoleledelse og FAU, samt koordinering med eksterne aktører, som for eksempel Trygg Trafikk.

Faktaboks 10.4 - Evaluering av hjertesone.

⁵⁸ TØI-rapport 2014/2024 [Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone](#)

⁵⁹ TØI-rapport 2014/2024 [Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone](#)

Andre trafikantrettede tiltak

Det gjennomføres også en rekke andre trafikantrettede tiltak for trygg skolevei, for eksempel informasjonskampanjer rundt skolestart og bruk av refleks når mørket kommer. Mye av denne innsatsen skjer i regi av Trygg Trafikk og andre aktører i frivillig sektor, i tett samarbeid med fylkeskommuner og kommuner.

Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for barn og unge (tiltak 10.14). Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid (tiltak 10.15).

Tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Som oppfølging av *Barnas transportplan* (faktaboks 10.1) ble det i 2022 opprettet en tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer (blant annet *hjertesoner*). Ordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter, og er med på å støtte opp under målet om at flere barn skal gå eller sykle til skolen.

Fra 2025 fordeles midlene fra den statlige tilskuddsordningen fra Statens vegvesen til kommuner og fylkeskommuner etter søknad. I 2025 ble det bevilget 40 mill. kr til ordningen. Fremtidige rammer vil avhenge av de årlige statsbudsjettene. Tilskuddsordningen skal være et supplement til fylkenes og kommunenes prioritering av egne midler til dette formålet. Statens vegvesen vil forvalte tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer, i nært samarbeid med fylkeskommunene.

Areal- og transportplanlegging

God areal- og transportplanlegging er viktig for at barn skal ferdes trygt. Flere lover, blant annet plan- og bygningsloven, fastslår at barns behov skal ivaretas og at barn skal involveres i planprosesser. Dette gjelder for eksempel i spørsmål om hvor skoler skal lokaliseres og hvordan boligområder, lekeplasser og arealer til aktivitet skal utformes.

Barnetråkkregistreringer er et nyttig verktøy for å hente inn kunnskap om barns bevegelser i nærmiljøet. Det videreutvikles en nasjonal barnetråkk-løsning som bruker kartverkets nye topografiske kart, og der det blant annet er gjort forbedringer i tegnefunksjonen på nettbrett. Den nye løsningen er til uttesting høsten 2025. Dersom løsningen møter behovene settes den i produksjon i 2026. I samarbeid med pilotskoler vil det i tillegg bli utviklet støttemateriell for oppstart, gjennomføring, analyse og presentasjon av resultater i skolen. Målet er å ha forbedret materiell klart i løpet av 2026, og at dette skal kunne brukes i nye Barnetråkk-prosjekter over hele landet.

Særlig farlig skolevei

Elever på grunnskolen har rett til gratis skoleskyss hvis de har lang skolevei, funksjonsnedsettelse eller midlertidig skade eller sykdom, jf. Opplæringsloven § 7-1⁶⁰. Avstandskravene er minst 2 km for 1. trinn og minst 4 km for 2.–10. trinn. Særlig farlig eller vanskelig skolevei gir rett til skyss uavhengig av avstand, og vurderes av kommunen eller fylkeskommunen.

Trygg Trafikk slutfører høsten 2025 arbeidet med å oppdatere veilederen om særlig farlig eller vanskelig skolevei, som blant annet inneholder kunnskap om barns forutsetninger i trafikken.

Oppfølgingstiltak

- 10.12 Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier.
- 10.13 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Miljøagentene og Syklistforeningen, bidra til at det etableres flere *hjertesoner* rundt skolene.
- 10.14 Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for barn og unge.
- 10.15. Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid.

10.4 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler

Barnehager og skoler skal ha planer og rutiner for å forebygge og håndtere skader og ulykker, jf. Forskrift om helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger (§ 14). Trafikksikkerhet skal hensyntas i planleggingen av uteområder og atkomst, for eksempel gjennom etablering av en *hjertesone*⁶¹ (se kapittel 10.3).

Kommunene plikter å sørge for ulykkesforsikring for elever i grunnskolen, som også skal gjelde på vei til og fra skolen og på skoleturer, jf. forskrift til opplæringsloven (§ 8-1 og § 8-4). Skolene skal også ha et ordensreglement som bør inneholde anbefalinger om trafikksikkerhet, men det er foreldrene som avgjør om barna får sykle til skolen eller ikke (§ 12-1).

Gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* (se kapittel 18.2) må alle kommunale barnehager og skoler dokumentere at de tilfredsstiller visse kriterier, som er i tråd med relevante

⁶⁰ [Lov om grunnskoleopplæringa og den vidaregåande opplæringa \(opplæringslova\)](#) - Lovdata

⁶¹ Helsedirektoratet. 2025. [Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger](#). Veileder til lov og forskrift

lover og forskrifter (tiltak 10.16). I godkjente kommuner, har også private barnehager og skoler mulighet til å oppnå en godkjenning. Kriteriene omfatter integrering av trafikksikkerhet i årsplanen, rutiner for sikkerhet på turer til fots, med bil eller kollektivtransport, samt foreldre-samarbeid. Per 26. juni 2025 var 1016 barnehager godkjent som *Trafikksikker barnehage* og 863 skoler godkjent som *Trafikksikker skole*.

Oppfølgingstiltak

- 10.16 Trygg Trafikk vil, gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, bistå kommuner slik at det jobbes systematisk med trafikksikkerhet i barnehagene og skolenes planverk og rutiner, samt i samarbeidet med foreldre.

11. Ungdom og unge førere

11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

Innsatsområdet *Ungdom og unge førere* skal dekke aldersspennet 15-24 år, det vil si fra og med siste året på ungdomsskolen. Ulykkestallene er spesielt høye for de i alderen 16-19 år, og vi har de siste ti årene ikke hatt noen nedgang i antall drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen. Hovedfokus innenfor innsatsområdet er derfor på tiltak rettet mot ungdom i alderen 16-19 år.

For 16 og 17 åringene er ulykker med moped og lett motorsykkel den største utfordringen. I perioden 2021-2024 var 50 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen førere eller passasjerer på lett motorsykkel, mens 16 prosent kjørte moped. Tendensen er at antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel er klart økende. Målrettede tiltak for å forhindre ulykker med lett motorsykkel og moped er i hovedsak omtalt i kapittel 14 under innsatsområdet *Motorsykkel og moped*. Her er også et eget tilstandsmål for redusert risiko for de som kjører lett motorsykkel og moped.

For 18 og 19 åringene er ulykker i rollen som bilfører den største utfordringen. I perioden 2021-2024 var 45 prosent av drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen bilførere og 23 prosent passasjerer i bil. Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

Målet om 30 prosent redusert risiko er om lag samme reduksjon som vi trenger for alle trafikantgrupper under ett dersom vi skal ha en jevn utvikling fra dagens situasjon til en situasjon der vi når etappemålet for 2030. Vi legger med andre ord til grunn at vi når etappemålet, og at vi skal ha en like god utvikling for unge bilførere som for andre trafikantgrupper. For 18 og 19 årige bilførere innebærer 30 prosent reduksjon at risikoen reduseres fra 0,020 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2021-2024 til 0,014 i perioden 2026-2029.

Statens vegvesen har utarbeidet en temaanalyse av dødsulykker med unge i perioden 2013-2023. Et viktig formål med temaanalysen har vært å få ny kunnskap som grunnlag for målrettede tiltak i tiltaksplanen for trafiksikkerhet. Hovedfunnene i temaanalysen er oppsummert i faktaboks 11.1.

Hovedfunn fra temaanalyse av ungdomsulykker

1. Den positive trenden for ungdomsulykker har flatet ut.
2. Unge bilførere havner oftere i utforkjøringsulykker enn andre bilførere.
3. Nesten bare menn blant de utløsende bilførerne.
4. Betydelig overrepresentasjon på høyrisikoatferd blant unge bilførere.
5. Manglende kjøreefaring er en vesentlig årsak til ungdomsulykker med bil.
6. «Ungdomsbilene» er ofte gamle.
7. Overrepresentasjon av bilulykker på sen kveld og natt.
8. Flest bilulykker utenfor sentrale strøk.
9. Ungdom med flere unge i bilen er særlig utsatt.
10. MC-ulykkene blant unge er som oftest utforkjøringsulykker.
11. Motpart eller passasjerer er oftere involvert i ungdomsulykker på motorsykkel enn i andre MC-ulykker.
12. Høy fart med manglende førerdyktighet på svingete vei er vanlig blant unge MC-førere.
13. Svært høy andel mannlige MC-førere, hvorav mange uten førerkort.
14. MC-ulykker med unge førere er som oftest hverdagsulykker.
15. Ungdomsulykker med lett motorsykkel er mindre preget av høyrisikoatferd enn ungdomsulykker med tung og mellomtung motorsykkel.

Faktaboks 11.1 – Hovedfunn fra temaanalyse av dødsulykker med unge i perioden 2013-2023.

11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere

Ungdom bruker mange ulike typer kjøretøy. Tiltak som er kjøretøyspesifikke og som gjelder annet enn bil er omtalt i andre kapitler. Tiltakene nedenfor gir derfor ikke et samlet totalbilde av innsatsen rettet mot ungdom. Tiltak som gjelder elsparkesykkel er omtalt i kapittel 13 om Gående og syklende. I tillegg vises til kapittel 14 om Motorsykkel, moped og ATV. Mange av tiltakene i disse kapitlene har ungdom som en viktig målgruppe.

Tiltak rettet mot elever i ungdomstrinnet og i videregående skole

God opplæring er viktig for å oppnå trafiksikker atferd blant ungdom. Skolen er den arenaen hvor det er lettest å treffe ungdommene og opplæring her er derfor et viktig satsningsområde. Samferdselsdepartementet og Kunnskapsdepartementet har et felles ansvar for å fronte og tydeliggjøre forventninger til skoleverket.

På ungdomstrinnet kan skoleeier velge å tilby valgfaget *trafikk*. Ifølge kompetansemålene for faget skal elevene blant annet gjøre seg kjent med trafikken i nærmiljøet, kjenne til hvordan trafiksikkerhetsutstyr kan redusere ulykker og skader, og kunne reflektere over hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken. Dette er et selvstendig fag som tilbys i 9. eller 10. trinn, men forutsatt tilgang på lærere med nødvendig videreutdanning kan skolen tilrettelegge for at trafikalt grunnkurs tas innenfor rammen av faget.

Statistikk fra skoleåret 2022/2023 viser at 12-13 prosent av ungdommene tar valgfaget *trafikk*. Det er ønskelig å få opp denne andelen. Trygg Trafikk vil i planperioden tilby kompetanseheving for lærere i faget ved å tilby faste møtearenaer, i hovedsak gjennom nettverksmøter (tiltak 11.1).

Statens vegvesen har etablert et *Trafikksikkerhetssenter* ved Norsk vegmuseum, basert på nullvisjonen. Senteret brukes blant annet til å gjennomføre *Trafikksikkerhetsdager* for 10. klassinger i Innlandet fylke. Statens vegvesen har kartlagt muligheten for å arrangere tilsvarende opplegg for 10. klassinger andre steder i landet, knyttet opp til trafikkstasjonene. Det er også sett på muligheten for et samarbeid med lokale aktører, som for eksempel Trafikksikkerhetshallen i Rogaland. Kartleggingen viser at forutsetningene varierer mye fra sted til sted. Ambisjonen er at det på sikt skal tilbys et godt pedagogisk opplegg for alle 10. klassinger, men at det i første omgang tilbys der det ligger best til rette for det. Det vil bli gjennomført et pilotprosjekt i to fylker. I tillegg til Statens vegvesen vil det være behov for involvering fra fylkeskommunene, Trygg Trafikk og kommunene. Lokale aktører vil bli trukket med der dette er naturlig (tiltak 11.2).

De ordinære fagene på ungdomsskolen og videregående skole har ikke egne kompetansemål som direkte omhandler trafikk. Likevel er det fullt mulig å integrere trafikkopplæring i undervisningen, med utgangspunkt i skolens verdigrunnlag og de tverrfaglige temaene. Disse legger blant annet vekt på å utvikle elevenes ansvarsfølelse og evne til å ta gode og trygge valg. Kompetanse om sikker ferdsel er særlig viktig i ungdomsårene, når elevene begynner å bruke nye kjøretøy og blir mer selvstendige trafikanter. Trygg Trafikk har utviklet flere digitale læringsressurser for ungdomstrinn og videregående skole. Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet bidra til at flere skoler tar i bruk disse trafikkopplæringsressursene (tiltak 11.3). Trygg Trafikk vil også, i samarbeid med Gjensidige forsikring levere undervisningsopplegg for ungdomsskoler og videregående skoler (tiltak 11.4).

Trafikksikkerhetstiltak rettet mot russ/avgangselever ved videregående skoler er viktig, da dette er en periode av ungdomstiden hvor løsrivelsen fra det etablerte står sentralt og behovet for støtte til riktige valg er stort. Det er imidlertid viktig at tiltak iverksettes i god tid før russetiden. Holdningsskapende og kunnskapsbaserte tiltak bør inkluderes i undervisningen i fag og i tverrfaglige prosjekter i videregående skole. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for elever i videregående skole (tiltak 11.5). Dette omfatter alle tre trinn, men med hovedfokus på avgangselevne.

Ung i trafikken har utviklet #Edrusjåfør, som er en forebyggende holdnings- og trafikksikkerhetskampanje rettet mot russeren. Kampanjen brukes ved russens trafikksikkerhetsdager og ved russearrangement. Det informeres om konsekvenser ved ruskjøring og på russearrangement kan en få gratis promilletest før hjemkjøring. Kampanjen består også av strykemerker for russeadress og klistremerker til russebil. #Edrusjåfør vil bli videreført i planperioden (tiltak 11.6).

Ung i trafikken har inngått en intensjonsavtale med *Trafoen* i Kristiansand om bruk av *Trafoens* pedagogiske opplegg og tilhørende film (*Trafo-Ung i trafikken*). Ved bruk av VR-teknologi kan opplegget tilbys uavhengig av geografisk nærhet til *Trafoen*. Målsettingen er å forebygge trafikkulykker og risikofylt atferd blant ungdom knyttet til rus, holdninger og atferd, gjennom et engasjerende virkelighetsnært og holdningsskapende undervisningsopplegg. Undervisningen skal styres av deltakerne, som reflekterer og bevisstgjøres rundt egne holdninger og valg i trafikale situasjoner (tiltak 11.7).

Flere lokale aktører utfører et viktig trafikksikkerhetsarbeid rettet mot ungdom. I faktaboks 11.2 omtales to slike aktører, *Trafoen* i Kristiansand og Trafikksikkerhetshallen i Rogaland

Trafoen i Kristiansand

Trafoen er et trafikk sikkerhetstiltak i Kristiansand, med Agder fylkeskommune som tiltaks-eier. Tiltaket er knyttet til et bygg (Trafoen), der deltakerne gjennom ulike filmer opplever en trafikkulykke på nært hold. Filmene følges opp med en samtale, der det rettes fokus mot egenaktivitet og engasjement. Målsettingen er å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt å øke forståelsen for årsaken til og konsekvensen av ulykker. Trafoen er også blitt laget i en VR-brilleversjon, som kan benyttes av de som ikke kan besøke den fysiske bygningen. På den måten begrenses ikke bruken av Trafoen til beliggenheten. Per nå er VR-brilleversjonen tatt i bruk i tre fylker utenom Agder (Rogaland, Trøndelag og Finnmark). Trafoen har i tillegg inngått en intensjonsavtale om bruk av VR-brilleversjonen med Ung i trafikken (se omtale knyttet til tiltak 11.7), Trafikk sikkerhetshallen i Rogaland og Finnmark fotballkrets/NAF Alta.

Agder fylkeskommune står bak kurset *18pluss*, som gjennomføres i nært samarbeid med Trafoen. Det er et praktisk kurs på 4,5 timer, som inneholder kjøring på bane, trening i opptreden på skadested og en gjennomgang av undervisningsopplegget i Trafoen.

Trafikk sikkerhetshallen i Rogaland

Trafikk sikkerhetshallen i Rogaland er en stiftelse som ble etablert i 2004, og som tilbyr kurs til ulike målgrupper, blant annet til ungdom/lærlinger og bedrifter. Fra høsten 2025 startes et prosjekt kalt «*Energi for Livet*», som tilbys til 10. klassinger som tar valgfag i *trafikk*. Elevene tas med på en opplevelsersrunde i Trafikk sikkerhetshallen. I tillegg får de delta i praktiske øvelser med foreldre og foresatte på NAF øvingsbane Bue. Prosjektet er et samarbeid mellom Trafikk sikkerhetshallen, Trygg Trafikk Rogaland og NAF avdeling Stavanger og omegn. Rogaland fylkeskommune v/FTU finansierer deler av prosjektet for 2025.

Faktaboks 11.2 – Lokale aktører som utfører trafikk sikkerhetsarbeid rettet mot ungdom.

Tiltak mot lærlinger

Fylkeskommunene vil forsterke innsatsen for å påvirke til god trafikk sikkerhet blant de som er i lære, da disse representerer en målgruppe med særlig høy risikoeksponering i trafikken (tiltak 11.8). Agder fylkeskommune har igangsatt et prøveprosjekt der lærlinger i egen organisasjon gjennomgår kursopplegget 18+ (se omtale i faktaboks 11.2).

Norges Trafikkskoleforbund har i 2024 hatt et pilotprosjekt rettet mot lærlinger i Nordland. Som en oppfølging av dette vil det bli utviklet et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomhetens strategiske HMS-arbeid (se omtale i kapittel 18.3).

Føreropplæring

En god føreropplæring er en viktig faktor for å redusere den høye risikoeksponeringen unge og ferske bilførere utsettes for etter å ha tatt førerkort. Trafikkskolene og trafikklærerne er derfor en viktig del av løsningen for å oppnå økt trafiksikkerhet.

Studier har vist at ulykkesrisikoen blant nye sjåførere synker med opptil 50 prosent det første året etter at man har tatt førerkort.⁶² Det er derfor viktig å se nærmere på hvordan man kan legge til rette for mer mengdetrening tidligere i opplæringsløpet, slik at risikoen ved et nyervervet førerkort blir så lav som mulig. Norges trafikkskoleforbund og Trafikkforum vil bidra med å legge til rette for at elevene så tidlig som mulig får mest mulig erfaring i trygge rammer gjennom en kombinasjon av privat øvelseskjøring og kjøretimer gjennom en godkjent kjøreskole.

Foresatte spiller en viktig rolle i opplæringen av nye førere, og det er ønskelig å involvere ungdommens foresatte gjennom et samarbeid mellom hjem og kjøreskole. Norges trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikkopplæringen ivaretas på en god måte, gjennom å blant annet gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet (tiltak 11.9).

Fra 1. januar 2025 ble det innført krav om etterutdanning for og regodkjenning av trafikklærere hvert femte år. Formålet med denne etterutdanningen er blant annet å videreutvikle lærernes kompetanse og at trafikklærerne skal være faglig oppdaterte, og dermed i stand til å tilby god faglig opplæring.

Statens vegvesen har med hjemmel i vegtrafikkloven innført forskrift og gitt retningslinjer for etterutdanningen og regodkjenning. Godkjente kursarrangører og kurstilbydere forplikter seg til å avholde kurs innenfor rammene som vedtak om godkjenning, forskriften og retningslinjene gir. Dette innbefatter blant annet en opplisting av sentrale tema. Forståelse for teknologi og førerstøttesystemer er blant temaene som det skal fokuseres på i etterutdanningen i perioden 2025-2030. Norges Trafikkskoleforbund, Trafikkforum, Oslo Met og Nord universitet er godkjente kursarrangører for etterutdanningskurs.

Statens vegvesen vil kontinuerlig videreutvikle det faglige innholdet i trafikklærernes etterutdanning, gjennom rammebetingelsene som gis. Dette vil bli gjort i samarbeid med Norges Trafikkskoleforbund, Trafikkforum og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning.

Risikoutsatte unge førere

De aller fleste unge førere har en holdning og motivasjon til å opptre trafiksikkert. Det er likevel slik at unge har en høyere risiko ved å ferdes i trafikken sammenlignet med eldre trafikanter. En nylig gjennomført temaanalyse av dødsulykker blant unge i alderen 16-24 år viser at kjøring i høye hastigheter forekommer fem ganger hyppigere som medvirkende faktor i dødsulykker utløst av unge førere, sammenlignet med førere som er 25 år og eldre. For å innrette effektive tiltak mot

⁶² Curry, A.E., Pfeiffer, M.R., Durbin, D.R., & Elliott, M.R. 2015. Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. *Accident Analysis and Prevention*, 80, 243-250.

TØI-rapport 2007/2023 [Føreropplæring, mengdetrening og mekanismer. En litteraturstudie](#)
Bates, L.J., Davey, J., Watson, B., King, M.J., & Armstrong, K. 2014. [Factors contributing to crashes among young drivers](#). Sultan Qaboos University Medical Journal 14 (3): e297–e305.

denne gruppen, må de kunne skilles fra den øvrige ungdommen og det må utvikles og brukes tilpassede tiltak.

Trygg Trafikk har, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet, Kriminalomsorgen, SINTEF og Nord universitet gjennomført et pilotprosjekt i Trøndelag, der de har testet ut og evaluert et forsøk med kurs og atferdsregistrator for unge førere som har mistet føreretten i prøveperioden. Friomsorgen sitt kursopplegg «*Trafikk og fart*» er gjennomgått og videreutviklet for å passe sammen med bruk av atferdsregistrator. Tolv unge førere og en referansegruppe på ni ungdommer har inngått i pilotprosjektet. Erfaringene har vært positive og det vil derfor bli tatt initiativ til at det skal utvides til å bli en nasjonal forsøksordning (tiltak 11.10).

Trygg Trafikk vil, som en del av sitt ungdomsrettede arbeid, også involvere de foresatte. Dette vil bli gjort gjennom et nyhetsbrev om trafikksikkerhet til ungdommers foresatte, med nyttig informasjon om lover og regler, samt fornuftig og trygg bruk av ulike fremkomstmidler som eksempelvis elsparkesykkel, moped, lett motorsykkel og ATV/UTV (tiltak 11.11). I tillegg vil Trygg Trafikk, med støtte fra de mindre forsikringsselskapene, gjennomføre kampanjer rettet mot unge førere. Kampanjene vil ha særlig fokus på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring (tiltak 11.12).

Ung i trafikken er den eneste nasjonale trafikksikkerhetsaktøren med ungdom som sin primære målgruppe. De har sine viktigste aktiviteter innenfor områdene fart, rus, uoppmerksomhet og mikromobilitet. Dette er kjente ulykkesutløsende faktorer, som forekommer spesielt hyppig i ungdomsgruppen. Organisasjonens tiltak innenfor disse områdene er omtalt i kapitlene 6.2 (fart), 7.2 (rus), 9.2 (uoppmerksomhet) og 13.5 (mikromobilitet).

Oppfølgingstiltak:

- 11.1 Trygg Trafikk vil bidra til kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* ved å tilby faste møtearenaer for lærere i faget. Møtene vil bli arrangert primært som nettverksmøter.
- 11.2 Statens vegvesen vil arbeide for at alle elever ved 10. trinn tilbys *Trafikksikkerhetsdag* tilsvarende det som tilbys ved Norsk vegmuseum på Lillehammer. Trygg Trafikk, fylkeskommunene, storbykommunene og lokale aktører vil bli involvert i dette arbeidet. I første omgang vil Statens vegvesen ta initiativ til å gjennomføre en pilot i to fylker.
- 11.3 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bidra til at flere videregående skoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser.
- 11.4 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Gjensidige, levere undervisningsopplegg for ungdomsskoler og videregående skoler.
- 11.5 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for elever i videregående opplæring.

Oppfølgingstiltak (forts.):

- 11.6 Ung i trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafikksikre valg gjennom kampanjen #Edrusjåfør.
- 11.7 Ung i trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg (Trafo-Ung i trafikken) om risiko i trafikken med VR-briller, rettet mot ungdomsskoler, videregående skoler, kriminalomsorgen med flere. Opplegget vil også inneholde temaene rus, holdninger og atferd.
- 11.8 Fylkeskommunene vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkatferd blant de som er i lære.
- 11.9 Norges trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikkopplæringen ivaretas på en god måte, gjennom å blant annet gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet.
- 11.10 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, arbeide for en nasjonal forsøksordning med bruk av kurs og atferdsregistrator som alternativ straff for fartsdømte unge førere.
- 11.11 Trygg Trafikk vil utvikle og spre nyhetsbrev om trafikksikkerhet til ungdommers foresatte.
- 11.12 Trygg Trafikk vil, med støtte fra de mindre forsikringsselskapene, gjennomføre kampanjer rettet mot unge førere, med særlig fokus på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring.

12. Eldre trafikanter

12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- **Bilførere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.**
- **Fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per gåkm være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.**

Målet om 30 prosent redusert risiko er om lag samme reduksjon som vi trenger for alle trafikantgrupper under ett dersom vi skal ha en jevn utvikling fra dagens situasjon til en situasjon der vi når etappemålet for 2030. Vi legger med andre ord til grunn at vi når etappemålet, og at vi skal ha en like god utvikling for eldre trafikanter som for andre trafikantgrupper.

For bilførere i alderen 75+ innebærer 30 prosent reduksjon at risikoen reduseres fra 0,014 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km i årene 2021-2024 til 0,010 i perioden 2026-2029. Tilsvarende må risikoen for fotgjengere i alderen 75+ reduseres fra 0,114 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i årene 2021-2024 til 0,080 i perioden 2026-2029.

Eldre bilførere er overrepresentert som utløsende part i alvorlige ulykker. Tall fra UAG for perioden 2017-2023 viser at 17 prosent av dødsulykkene med personbilførere som utløsende part var med førere i alderen 75+. Til sammenlikning utføres kun 5,4 prosent av trafikkarbeidet av førere i denne aldersgruppen.⁶³

12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

Eldre bilførere

Bilførere som har fylt 80 år, må gjennomgå en helseundersøkelse hos lege for å fornye førerkortet. Hvis bilfører oppfyller helsekravene i førerkortforskriften, kan legen utstede en helseattest for inntil tre år. Uten helseattest er førerkortet ikke lenger gyldig. Etter sterke anbefalinger fra tunge helseaktører og et samlet trafikksikkerhetsmiljø besluttet regjeringen i 2022 å beholde

⁶³ TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (tabell V.2.1).

kravet om helseattest. Det ble imidlertid satt en begrensning i bruken av kognitive tester til tilfeller der det er indikasjon på kognitiv svikt.⁶⁴

Det er et stort behov for økt kunnskap om hvordan hjernen endres med økende alder, og hvordan dette påvirker bilkjøring (kjøreprosessen). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med SINTEF og Kavli-institutt for nevrovitenskap ved NTNU, iverksette en simulatorstudie av bilførere i alderen 18 -60+ for måling av kognitive prosesser ved økende alder (tiltak 12.1). Forsøkspersonene inndeles i fire aldersgrupper for å kunne avdekke og sammenligne endringer som kan påvirke førernes kjøreatferd med hensyn til navigering, risiko og avvikling. Gruppen 60+ er spesielt interessant med hensyn til betydningen av aldersrelaterte helsemessige endringer.

Oppfriskingskurset *Bilfører 65+* har vært forankret i nasjonale trafikksikkerhetsplaner siden 1999. Hovedmålgruppen er personer med førerett i førerkortklasse B (personbil) som fyller 70 år inneværende år. Statens vegvesen har hatt driften av kurset siden 1. januar 2015. Det er gratis for deltakerne og består av åtte timer teoretisk undervisning. I 2019 tilsvarte den samlede deltakelsen om lag 20 prosent av 70 årskullet med førerkort. Imidlertid medførte korona-pandemien en lang periode uten mulighet for å avholde kurs, og det har vært utfordrende å bygge opp tilbudet igjen til samme omfang som før pandemien. Blant annet har det vært behov for å utdanne nye kursholdere.

Statens vegvesen vil planperioden 2026-2029 tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet (tiltak 12.2). Imidlertid vil behovet for justeringer bli vurdert, for å sikre at tilgjengelige ressurser blir brukt mest mulig effektivt opp mot målgruppen. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag (tiltak 12.3). Videre vil Statens vegvesen vurdere å lage et digitalt supplement til *Bilfører 65+*.

Mange eldre har vanskelig for å forholde seg til ny teknologi. Statens vegvesen vil derfor videreutvikle *Bilfører 65+* slik at det i større grad vektlegger teknologi og førerstøttesystemer som kan oppfattes som selvkjørende. I tillegg vil Trafikkforum revidere kurs- og bokserien *Den erfarne sjåfør*, med sikte på å øke eldre føreres kompetanse på og forståelse for fordeler, ulemper og risiko knyttet til ny teknologi.

Eldre fotgjengere

Det er etablert et samarbeid mellom Pensjonistforbundet og Statens vegvesen angående temakvelder om trafikksikkerhet for eldre fotgjengere og syklister (TREFF). Statens vegvesen har utarbeidet et faglig opplegg, mens Pensjonistforbundet har stått for rekruttering av om lag 25 kursholdere blant sine medlemmer. Disse reiser rundt og holder kurs hos lokale pensjonistforeninger. De første temakveldene ble avholdt i 2023, og det er nå etablert gode rutiner rundt dette arbeidet. Pensjonistforbundet vil videreføre arbeidet med å organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige (tiltak 12.4).

Flere aktører har utarbeidet opplegg for kartlegging av behov for utbedringer i nærmiljøet, blant annet med hensyn til trafikksikkerhet. *Seniortrakk* og *Gangvennlige lokalsamfunn* har særlig

⁶⁴ [Prop. 117 S \(2021-2022\) Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker](#)

fokus på de eldre sine behov, mens *Trygghetsvandring* gjelder mer generelt for alle aldersgrupper.

Seniortrakk er en kartleggingsmetode som er utviklet av By- og regionforskningsinstituttet (NIBR) og Arbeidsforskningsinstituttet (AFI), og der formålet er å gi stedfestet innsikt om eldres behov i sitt nærmiljø. Dette gjøres ved hjelp av spørreskjema, samtaler, eventuelt kartleggingsapp og dialogverksted. Innsikten gir verdifull kunnskap som både er relevant for fysisk planlegging og for tjenester kommunen har ansvar for. Informasjonen kan brukes som del av det lokale kunnskapsgrunnlaget før og underveis i planprosesser. Flere kommuner har tatt dette verktøyet i bruk.

Pensjonistforbundet har utarbeidet en veileder for *Gangvennlige lokalsamfunn*.⁶⁵ Veilederen er tiltenkt representanter fra lokalmiljøet, som i samsnaking med kommunen kan bidra til et attraktivt og gangvennlig lokalsamfunn - et lokalsamfunn der eldre kan trives, føle seg trygge, være i aktivitet og gjøre daglige gjøremål. Veilederen har fokus på inkludering og bruker-involvering og retter seg mot frivilligheten. Den er distribuert til alle kommuner i Norge, til eldreråd og pensjonistforeninger.

Skadeforebyggende Forum har utarbeidet et opplegg for *Trygghetsvandring*. Vandringen innebærer at en gruppe mennesker kartlegger et utvalgt område, ser på mulige farer og risikoforhold, og foreslår mulige løsninger. Det er utarbeidet ti ulike vandringsguider, med forslag til hva man bør se spesielt etter på ulike typer steder. Se nærmere omtale i kapittel 13.3.

Kommunale og fylkeskommunale eldreråd

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette eldreråd.⁶⁶ Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene, og skal bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder eldre. Trafikksikkerhet bør ut fra dette være en sentral oppgave. Arealplanlegging og budsjettarbeid er eksempler på prosesser der det vil være viktig å engasjere eldrerådene. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene (tiltak 12.5).

⁶⁵ Pensjonistforbundet. 2025. [Gangvennlige lokalsamfunn – Veileder for mer gange, trygghet og trivsel](#)

⁶⁶ [Lov om kommuner og fylkeskommuner \(kommuneloven\)](#)

Oppfølgingstiltak

- 12.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med SINTEF og Kavli-institutt for nevrovitenskap ved NTNU, iverksette en simulatorstudie av bilførere fra 18-60+ for måling av kognitive prosesser ved økende alder.
- 12.2 Statens vegvesen vil tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet.
- 12.3 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag.
- 12.4 Pensjonistforbundet vil organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet rettet mot eldre fotgjengere og syklende, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige.
- 12.5 Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene.

13. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- **Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per gåkm).**
- **Syklister blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per sykkelkm).**

Innen 2030 skal:

- **55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørket.**
- **75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer.**

En jevn årlig reduksjon i drepte og hardt skadde fra dagens nivå til 350 i 2030 innebærer at den samlede risikoen vil være om lag 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024. Vi legger til grunn samme prosentvise risikoreduksjon for den enkelte trafikantgruppe, hvilket betyr at risikoen for:

- Fotgjengere reduseres fra 0,030 drepte og hardt skadde per mill. gåkm i årene 2021-2024 til 0,021 i perioden 2026-2029.
- Syklister reduseres fra 0,055 drepte og hardt skadde per mill. sykkelkm i årene 2021-2024 til 0,039 i perioden 2026-2029.

TØI har beregnet at det i 2022 var 0,005 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km med bil.⁶⁷ Risikotallene for det enkelte året vil variere noe fra år til år, men basert på de siste årene kan vi slå fast at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er i størrelsesorden fem ganger høyere for fotgjengere og i størrelsesorden ti ganger høyere for syklister, sammenlignet med bilførere.

Tilstandsmålet omfatter ikke elsparkesykkel, da vi ikke har gode rutiner for å følge utviklingen. Imidlertid viser tall fra Oslo skadelegevakt 2019/2021 at risikoen per km er i størrelsesorden ti ganger høyere for elsparkesykkel sammenlignet med sykkel.⁶⁸

Det er en betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken, særlig gjelder dette ulykker med lettere skader og ulykker med gående, syklister, elsparkesyklister. Undersøkelser har imidlertid vist at den offisielle statistikken også er mangelfull for ulykker med alvorlige skader. Oslo skadelegevakt registrerte i 2023 13 ganger flere alvorlige skader med elsparkesykkel sammenlignet med den offisielle statistikken. Tilsvarende ble det registrert 12 ganger flere alvorlig skadde syklister i 2023 ved skadelegevakten enn i den offisielle statistikken.

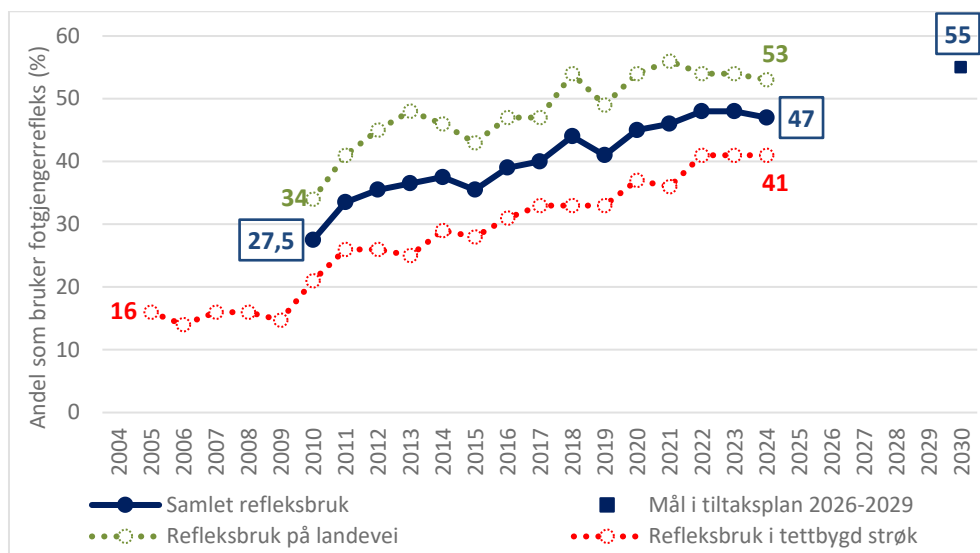
En rekke aktører gjennomfører tiltak for å øke bruken av fotgjengerrefleks og sykkelhjelmer, og dette er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot gående og syklende. Vi har derfor

⁶⁷ TØI-rapport 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

⁶⁸ Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720

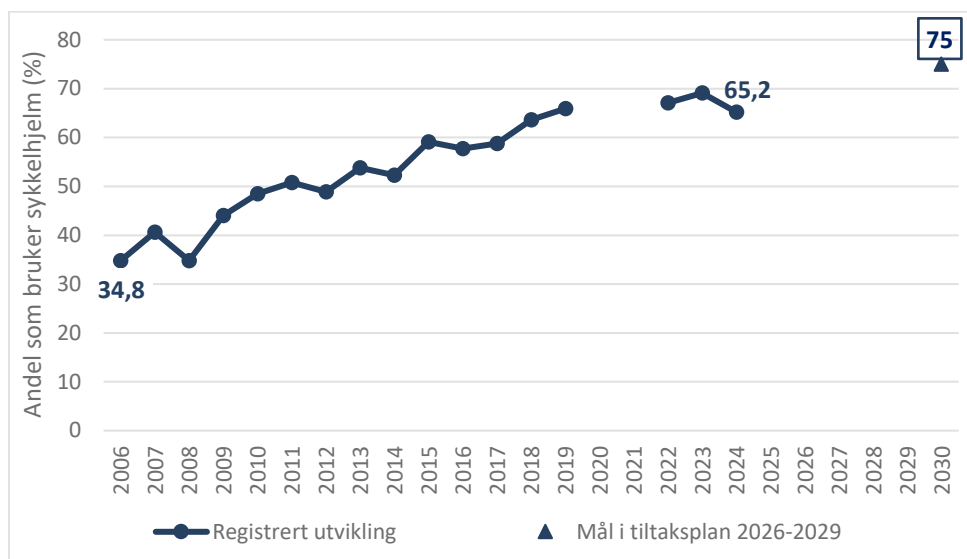
valgt å supplere tilstandsmålene for risikoutvikling med tilstandsmål for bruk av henholdsvis fotgjengerrefleks og sykkelhjelme.

Trygg Trafikk gjennomfører årlige registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere. Registreringene gjøres i november og omfatter både tellepunkt på landevei og i tettbygd strøk. Figur 13.1 viser at vi hadde en god progresjon frem til 2022, men at økningen nå ser ut til å ha stoppet opp.



Figur 13.1 – Bruk av fotgjengerrefleks – Registrert tilstand og mål.

Med unntak for pandemiårene 2020 og 2021 har Statens vegvesen gjennomført årlige tilstandsundersøkelser for bruk av sykkelhjelme. Figur 13.2 viser at det var en god progresjon frem til pandemien, mens utviklingen de siste årene er mer usikker. Det er betydelig forskjell i hjelmbbruk mellom ulike aldersgrupper. Mens rundt 80 prosent av alle barn under 12 år bruker sykkelhjelme er andelen blant ungdom i alderen 12-17 år i overkant av 50 prosent.



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

Vi mangler tilstrekkelig kunnskap om hjelmbruk blant elsparkesyklister, og Statens vegvesen vil derfor inkludere dette i fremtidige tilstandsundersøkelser. Imidlertid tyder tall fra Nasjonalt traumeregister, Oslo skadelegevakt og UAG på at hjelmbruken er betydelig lavere for elsparkesyklister enn for syklistene (se kapittel 13.5).

13.2 Felles tiltak rettet mot gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

Fysisk tilrettelegging

Fysisk tilrettelegging for gående og syklende kan være:

- Separate løsninger kun for syklende som for eksempel sykkelfelt, sykkelvei (dobbeltråkket eller enveisregulert) og sykkelgate.
- Løsninger der gående og syklende deler areal som for eksempel gang- og sykkelvei.
- Separate løsninger kun for gående som for eksempel gangvei, gågate og fortau.

Hovednett for syklende kan også bestå av sykling i blandet trafikk på gater og veier med lavt fartsnivå og lav trafikkmengde, blant annet ved bruk av delesymbol, fjerning av gateparkering, tillatelse for sykling mot kjøreretningen i enveisregulerte gater og utvidet veiskulder.

Elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy kan bruke samme infrastruktur som syklende.

Ved valg av løsning er det nødvendig med helhetlige vurderinger som ivaretar trafikksikkerheten til alle trafikanter. Som ubeskyttede trafikanter er gående og syklende særlig sårbare, og tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens normaler og veiledere⁶⁹ bygger på et oppdatert og godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte. Statens vegvesen vil i planperioden foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur, basert på ny kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker (tiltak 13.1). Dette kan for eksempel være ny kunnskap gjennom UAG sine analyser av dødsulykker eller spesifikke prosjekter som *CyWalk* (se faktaboks 13.1).

⁶⁹ Dette gjelder særlig N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelveiledning og R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger.

CyWalk

Gjennom forskningsprosjektet *CyWalk* registreres ulykker til fots, med sykkel og med elsparkesykkel og andre former for mikromobilitet. Pasienter ved legevakt og sykehus fyller ut et digitalt spørreskjema og stedfester ulykken på kart. Hovedformålet med prosjektet er å innhente data om hvor ulykkene skjer og om årsak til ulykkene. Dette brukes som grunnlag for å identifisere ulykkespunkter og iverksette tiltak.

Følgende kommuner er med i *CyWalk*: Oslo, Bærum, Asker, Bergen, Drammen, Øvre Eiker, Lier, Kongsberg, Sarpsborg, Fredrikstad, Stavanger, Haugesund, Kristiansand, Arendal, Flekkefjord, Trondheim.

CyWalk gjennomføres av Transportøkonomisk institutt (TØI). Prosjektet er finansiert av Norges Forskningsråd, Agder fylkeskommune, Vestland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Asker kommune, Oslo kommune, Buskerudbysamarbeidet, Bypakke Nedre Glomma, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune.

Prosjektet pågår fra mai 2024 og ut 2027.

Faktaboks 13.1 – CyWalk.

I 2024 var det registrert 9 582 km gang- og sykkelanlegg, hvorav 4 568 på kommunal vei, 3 426 på fylkesvei og 1 588 på riksvei.⁷⁰ Dette er bygd over mange år, og med ulik standard som følge av at veinormalenes krav er endret. Det er mange eksempler på løsninger som senere har vist seg å ikke ivareta trafikksikkerheten godt nok. Gjennomgang av eksisterende gang- og sykkelinfrastruktur kan avdekke feil og mangler med betydning for trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende. Dette kan for eksempel gjøres gjennom en gang- og sykkelveiinspeksjon, som er en systematisk gjennomgang av gang- og sykkelanlegg på en strekning. Gjennom slike inspeksjoner og etterfølgende utbedringer heves standarden på gang- og sykkelanleggene, og bidrar til bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende. Statens vegvesen har tidligere gjennomført inspeksjoner av en rekke sykkelruter, men det gjenstår et godt stykke arbeid når det kommer til gjennomføring av tiltak. Statens vegvesen vil derfor i planperioden gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner og prioritere utbedring av feil, mangler og farlige punkter og strekninger identifisert gjennom inspeksjonene (tiltak 13.2). Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer og vurdere behov for tiltak (tiltak 13.3).

Utbygging av ny gang- og sykkelinfrastruktur vil separere gående og syklende fra motorisert trafikk og redusere risikoen for ulykker og konflikter. Statens vegvesen sin gjennomføringsplan viser planlagte aktiviteter for å følge opp Nasjonal transportplan 2025-2036. I gjennomføringsplanen for 2025-2030 er det lagt opp til å tilrettelegge 134 kilometer vei for gående og syklende.⁷¹

Mange kommuner har utarbeidet planer for hovedsykkelveinett, og det har over flere år vært arbeidet med å etablere gode infrastrukturtilbud og sikre kryssingspunkt. Det gjenstår likevel betydelige investeringer før syklistene får et fullt utbygd sammenhengende og tilrettelagt tilbud. En rekke kommuner har også utarbeidet gåstrategier for å prioritere innsats og tiltak for å gjøre

⁷⁰ Statens vegvesen. 2024. Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2024

⁷¹ Statens vegvesen. 2025. [Gjennomføringsplan 2025–2030](#)

det tryggere, enklere og mer attraktivt å gå. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle (tiltak 13.4).

I storbyområdene blir gjennomføring av tiltak som reduserer risikoen for gående og syklende særlig viktig. Nullvekstmålet innebærer at langt flere skal gå og sykle i storbyområdene, og uten trafikksikkerhetstiltak vil antall ulykker øke. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging, for å sikre god trafikksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot eneulykker (tiltak 13.5). Også Statens vegvesen og relevante fylkeskommuner vil gjennomføre tiltak med trafikk-sikkerhetseffekt for gående og syklende på henholdsvis riksvei og fylkesvei i storbyområdene.

Trafikanttiltak

Godt samspill mellom trafikanter er avgjørende for å unngå ulykker, spesielt i byområder der arealknapphet gjør at ulike trafikantgrupper må dele arealer. Her er det ofte mange kryss, høy aktivitet og mange aktører på liten plass. Et godt samspill forutsetter en trafikkultur der trafikantene spiller hverandre gode ved å være oppmerksomme, vise hensyn, kommunisere tydelig og følge trafikkreglene. Slik kan vi bidra til både økt trafikksikkerhet og økt trygghet. For å styrke samhandlingen mellom ulike trafikanter i by- og tettstedsområder vil Trygg Trafikk, med støtte fra Trafikkforsikringsforeningen, lage og spre både opplæringsmateriell og kampanjer om bedre samspill mellom trafikanter byer og tettsteder (tiltak 13.6). Statens vegvesen lanserte i 2022 en ny trafikksikkerhetskampanje som omhandler samspill i trafikken i byområdene med mål om *nullvekst* i personbiltrafikken. Kampanjen er rettet mot alle trafikantgrupper, også elsparkesykkel. Eksisterende kampanje vil bli videreført i neste planperiode.

Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Til grunn for avtalene ligger nullvekstmålet, som innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I 2025 har syv av de ni største byområdene byvekstavtale; Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord Jæren, Nedre Glomma, Tromsø og Kristiansandsområdet. Buskerudbyen og Grenland har belønningsavtale, men også disse byområdene kan på sikt være aktuelle for forhandlinger om byvekstavtaler.

Over tid har det vært en svakere utvikling for antall drepte og hardt skadde syklister i de største byområdene sammenlignet med øvrige deler av landet. I kombinasjon med utfordringene knyttet til nullvekstmålet, der trafikkveksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport, understreker dette behovet for en styrket innsats for trafikksikkerhet i de største byområdene. Som et svar på dette vil Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner bidra til at det fastsettes mål og strategier for trafikksikkerhet i byvekstavtaler og belønningsavtaler. De vil også bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende (tiltak 13.7).

Alle byvekstavtalene har en ambisjon om at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre drepte og hardt skadde i trafikken. Unntaket er Bergensområdet som har en noe mindre ambisiøs formulering, der tiltakene i byvekstavtalen ikke skal føre til flere drepte og hardt skadde. I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt til grunn at trafikksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavtalene. Det er særlig ulykkesutviklingen for syklister som blir trukket frem som alvorlig i storbyområdene, men det pekes også på trafikksikkerhetssituasjonen for gående og utfordringer knyttet til små elektriske kjøretøy (elsparkesykler). Indikatorsettet for oppfølging av byvekstavtalene skal utvides med en supplerende indikator for trafikksikkerhet. Innføring av en ny indikator for trafikksikkerhet skal gjøre det enklere å følge ulykkesutviklingen, vurdere behov for tiltak, og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak. Statens vegvesen vil innen utgangen av 2025 levere et forslag til ny indikator til Samferdselsdepartementet. I utgangspunktet er det først aktuelt å innarbeide en ny trafikksikkerhetsindikator ved reforhandling av eksisterende avtaler eller ved inngåelse av nye avtaler, tidligst fra 2027.

Oppfølgingstiltak

- 13.1 Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur basert på kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker.
- 13.2 Statens vegvesen vil gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner og prioritere gjennomføring av tiltak identifisert gjennom inspeksjonene.
- 13.3 Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og identifisere behov for midler til gjennomføring av tiltak.
- 13.4 Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabo-kommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
- 13.5 Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging, for å sikre god trafikksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot eneulykker.
- 13.6 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Trafikksikringsforeningen, lage og spre både opplæringsmateriell og kampanjer for å bidra til bedre samspill mellom trafikanter i byer og tettsteder.
- 13.7 Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner vil arbeide for at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet i byvekstavtaler og belønningsavtaler. Aktørene vil i tillegg bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

13.3 Sikrere gangtrafikk

Fysisk tilrettelegging for gående

Gående er særlig utsatt i kryssingspunkter, og tiltak som reduserer risikoen for ulykker og skader blir da særlig viktig. Aktuelle tiltak kan være fartsdempende tiltak, belysning og siktutbedring. Statens vegvesen har kartlagt alle gangfelt på riksveinettet opp mot standard satt i gjeldende normaler og veiledninger.⁷² Resultatene er visualisert i kart og vil bli brukt som grunnlag for å prioritere tiltak i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2025-2030. Fylkeskommunene vil gjennomføre en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett, tilsvarende det Statens vegvesen har gjort på riksveinettet (tiltak 13.8). Statens vegvesens veileder *V127 Kryssingssteder for gående* blir oppdatert i 2025 med blant annet tydeligere anbefalinger knyttet til belysning og gangfelt som ikke er skiltet.

Det er utviklet en rekke ulike verktøy og metoder for å kartlegge behov for tiltak i nærmiljøet, som *Barnetråkk*⁷³, *Seniortråkk*⁷⁴, *Gangvennlige lokalsamfunn* og *Trygghetsvandring*⁷⁵. Slike kartlegginger kan gi verdifull innsikt i ulike brukeres erfaringer og behov, som igjen kan brukes som grunnlag for å identifisere konkrete trafikksikkerhetstiltak. Mens *Barnetråkk*, *Seniortråkk* og *Gangvennlige lokalsamfunn* har hovedfokus på henholdsvis barn og eldre, er *Trygghetsvandring* et verktøy som favner alle aldersgrupper.⁷⁶ Skadeforebyggende forum vil i samarbeid med kommuner og lokale aktører bruke *Trygghetsvandring* som et praktisk verktøy for å identifisere mangler og forbedre forholdene for myke trafikanter, med særlig fokus på barn, eldre, syklister, trygg skolevei og sikker ferdsel også om vinteren (tiltak 13.9).

Singelulykker med fotgjengere

En veitrafikkulykke er definert som en ulykke med personskaade der minst ett kjøretøy er involvert. Ulykker som kun involverer forgjengere regnes derfor ikke som veitrafikkulykker, og inngår som følge av dette heller ikke i den offisielle ulykkesstatistikken. Skader som følge av fallulykker behandles både av primær- og spesialisthelsetjenesten, men per i dag finnes ingen samlet oversikt over omfanget av disse ulykkene i Norge. For å få mer kunnskap om fotgjengerulykker registrerte Oslo skadelegevakt i 2016 alle fotgjengerskader, både som følge av kollisjon med kjøretøy og singelulykker. Totalt ble det registrert 6 309 fotgjengerskader, hvorav 97 prosent var som følge av singelulykker. Selv om de fleste av ulykkene resulterer i lettere skader, utgjorde likevel antall alvorlige skader et høyt antall.⁷⁷ Dette er i tråd med erfaringer fra Sverige, som har god oversikt over singelulykker med fotgjengere gjennom ulykkesdatabasen *STRADA*, som både omfatter politirapporterte veitrafikkulykker og skader registrert ved akuttutsykehus. Dersom singelulykker med fotgjengere hadde inngått i definisjonen av en veitrafikkulykke hadde dette vært den vanligste ulykkestypen med alvorlig skade i Sverige.⁷⁸

⁷² *N100 Veg- og gateutforming*, *N300 Trafikkskilt og N302 Vegoppmerking* og i veilederne *V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning* og *V127 Kryssingssteder for gående*

⁷³ Barnetråkk: <https://www.barnetrakk.no/>

⁷⁴ Seniortråkk: <https://doga.no/verktoy/medvirkning/metoder/seniortrakk/>

⁷⁵ Trygghetsvandring: <https://skafor.org/forebygging/trygghetsvandring/>

⁷⁶ Seniortråkk og Gangvennlige lokalsamfunn er nærmere omtalt i kapittel 12.2 og Barnetråkk i kapittel 10.3

⁷⁷ TØI-rapport 1609/2017 [Fotgjengerskader i Oslo i 2016 - En analyse av skadedata fra Oslo legevakt](#)

⁷⁸ Trafikverket. 2025. [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024](#)

Tall fra STRADA og registreringer ved Oslo skadelegevakt viser at de fleste singelulykker skjer om vinteren, som følge av at personen skled. Vintervedlikehold er derfor svært viktig. I tillegg beskytter brodder og sko med godt grep mot ulykker. Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon om dette blant annet i sosiale medier, nyhetsbrev og HMS-plakater (tiltak 13.10). Erfaringer fra Sverige er at fallulykker særlig er en utfordring på kommunale veier.⁷⁹ Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere eneulykker med fotgjengere (tiltak 13.11).

Økt bruk av refleks

Refleks bidrar til at gående er synlige for andre trafikanter og er et enkelt og effektivt trafikk-sikkerhetstiltak. Trygg Trafikk vil gjennomføre nasjonale og lokale refleksaktiviteter for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken (tiltak 13.12). Også en rekke andre aktører gjennomfører tiltak for å øke refleksbruken. Ett eksempel er Yrkestrafikkforbundet som deler ut reflekser i samarbeid med Gjensidige. De har spesiell oppmerksomhet på skolebarn som benytter buss.

Tiltak rettet mot rulleskiløpere

I perioden 2012-2022 var det fire dødsulykker der rulleskiløpere ble påkjørt bakfra. En gjennomgang av disse viste at manglende synlighet var en medvirkende faktor i alle ulykkene. Ulykkesanalysene avdekket også at bruk av refleksvest ikke er tilstrekkelig for å bli sett i mørket. Det samme vil kunne gjelde for lys dersom det ikke er plassert riktig. Statens vegvesen har vurdert at det ikke er hensiktsmessig å innføre regler for bruk av refleks og lys, da dette kan gi falsk trygghet. I stedet vil Trygg Trafikk gjennomgå rulleskivettrettreglene og innarbeide prinsipper for hva som er god synlighet og få bedre frem risiko ved trening med rulleski. I tillegg vil det bli gitt råd om sted og tid for trening (tiltak 13.13).

Oppfølgingstiltak

- 13.8 Fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak.
- 13.9 Skadeforebyggende forum vil gjennomføre *Trygghetsvandring*er for å identifisere aktuelle trafiksikkerhetstiltak for gående, som også ivaretar mobilitet og sikkerhet for gående om vinteren.
- 13.10 Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon til fotgjengere om bruk av brodder og vintersko med godt feste, for å bidra til økt sikkerhet og redusert risiko for fallulykker.
- 13.11 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere eneulykker med fotgjengere.

⁷⁹ VTI rapport 1133. 2022. [Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall. En jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister](#)

Oppfølgingstiltak (forts.)

- 13.12 Trygg Trafikk vil gjennomføre nasjonale og lokale refleksaktiviteter for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken.
- 13.13 Trygg Trafikk vil gjennomgå rulleskivettreglene og innarbeide prinsipper for hva som er god synlighet og få bedre frem risiko ved trening.

13.4 Sikrere sykkeltrafikk

Fysisk tilrettelegging for syklende

Det skal være lett å handle riktig og vanskelig å handle feil i trafikken, også for syklister som ikke har tatt føreropplæring. Dette forutsetter løsninger som er logiske og letteste og der vikepliktsforhold fremkommer tydelig. Forskjellige vikepliktsregler ved sykling i kjørebane eller på sykkelfelt og ved sykling på sykkelvei, gang- og sykkelvei og fortau gjør dette særlig viktig. Økt lesbarhet og tydelighet rundt vikeplikt er en del av Statens vegvesen sitt pågående arbeid med å videreutvikle regelverk og veiledning for sykkelanlegg. Blant annet pågår det arbeid med å revidere veileder *N-V122 Sykkelveiledning* med oppdatert kunnskap og veiledning.

Syklende på gang- og sykkelvei/sykkelvei har vikeplikt for all trafikk ved kryssing av vei, men ikke vikeplikt for de som kommer kjørende til eller fra en inn- eller utkjørsel. I mange tilfeller kan det være uklart om det er kryss eller avkjørsel, noe som igjen skaper usikkerhet om hvem som har vikeplikt. Dette har vært en problemstilling ved flere dødsulykker med syklister de siste årene. Gjennomgående gang- og sykkelvei/sykkelvei kan bidra til å øke lesbarheten og tydeliggjøre vikepliktsforhold. Det er imidlertid viktig at slike løsninger kun brukes der bilister har vikeplikt for syklende. Statens vegvesen vil utdype handlingsrommet for å tydeliggjøre vikepliktsforhold knyttet til gang- og sykkelvei/sykkelvei i kryss og avkjørsler, og vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger i regelverket. I tillegg vil Statens vegvesen gjennomgå regelverket for trafikkregulerende skilt, oppmerking og signalanlegg knyttet til sykkelvei for å vurdere og eventuelt innarbeide løsninger som gir økt lesbarhet for alle trafikanter (tiltak 13.14).

Syklistforeningen gjennomfører annet hvert år en nasjonal sykkelundersøkelse, der personer som sykler blir stilt spørsmål om hvordan de opplever sykling i kommunen de bor i. Her inngår også spørsmål om hvor det oppleves som utrygt, og det er mulig å markere steder hvor det er ønske om forbedring. Det utarbeides også rapporter på kommunenivå som gir kunnskapsgrunnlag for bedre og tryggere sykkelinfrastruktur. På den måten bidrar sykkelundersøkelsen til å tette kunnskapshull når det gjelder trygg sykling. Syklistforeningen vil videreutvikle den nasjonale sykkelundersøkelsen.

Sikrere syklist

Bruk av sykkelhjelmer reduserer antall alvorlige hodeskader med 51 prosent og antall dødelige hodeskader med 72 prosent.⁸⁰ Funn fra UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker med syklist underbygger dette. Leger knyttet til UAG har kommet til at 13 av de totalt 16 drepte syklistene i perioden 2019-2024 som ikke brukte hjelm kunne overlevd dersom de hadde brukt hjelm. Registreringer av hjelmbruken blant syklist i 2024 viser 65 prosent hjelmandel (se figur 13.2). TØI har, på oppdrag fra Trygg Trafikk, estimert årlig effekt av om hjelmbruken øker til 80 prosent eller 100 prosent til henholdsvis 0,6 og 1,3 færre drepte syklist, 15 og 31 færre hardt skadde og 440 og 1 000 færre hodeskader blant syklist.⁸¹ Den betydelige trafiksikkerhetseffekten ved å øke hjelmandelen tilsier at det må iverksettes tiltak for å få flere til å bruke hjelm. Statens vegvesen vil derfor utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist (se tiltak 13.15). Utredningen vil bli sett i sammenheng med tilsvarende vurdering når det gjelder elsparkesykkel (se tiltak 13.19).

Alle sykkelhjelmer som selges i Norge må være godkjent etter CE-standard EN 1078 eller EN 1080. Det er imidlertid store forskjeller, både når det gjelder pris og hvordan de beskytter ved sammenstøt. Trygg Trafikk vil derfor, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre tester av sykkelhjelmer og informere om resultatene (tiltak 13.16).

Manglende synlighet bidrar til at syklist blir oversett av andre trafikanter. Flere faktorer påvirker syklists synlighet i trafikken, som bekledding, reflekser og sykkellys. Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist* med utdeling av sykkellykter, sykkelbelys og informasjonsmateriell (tiltak 13.17).

Syklistforeningen har utviklet plattformen *SykelNorge*, en turplanlegger med kart over sykkelruter og turmål, både for pendlere, turister og rekreasjonssyklist. *SykelNorge* vil bli videreutviklet med informasjon om trygge sykkelruter. Syklistforeningen vil også styrke og videreutvikle sykkelkurs for ungdom og voksne som ikke har lært å sykle som barn. Kursene har et spesielt fokus på inkludering og mangfold, med mål om at deltakerne skal føle seg trygge i trafikken.

Oppfølgingstiltak

- 13.14 Statens vegvesen vil gjennomgå regelverk knyttet til gang- og sykkelvei/sykkelvei, blant annet vurdere tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og avkjørslar og økt lesbarhet generelt, og vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger som bidrar til økt trafiksikkerhet for alle trafikanter.
- 13.15 Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist.
- 13.16 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre tester av sykkelhjelmer og informere om resultatene.
- 13.17 Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst vil gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist*.

⁸⁰ TS-håndboka. 2025. [4.10 Sykkelhjelmer](#)

⁸¹ TØI-rapport 2029/2024 [Hvilke effekter kan man forvente av et sykkelhjelmpåbud i Norge?](#)

13.5 Sikrere elsparkesykling

Fysisk tilrettelegging for elsparkesykkel

Elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy bruker den samme infrastrukturen som sykkel. Derfor vil tiltak omtalt under kapittel 13.4 også være gjeldende for elsparkesykkel. Samtidig er det en rekke forskjeller mellom elsparkesykkel og sykkel som øker risikoen for ulykker på en elsparkesykkel. Blant annet gjør små hjul brukere av elsparkesykkel mer utsatt for fall på grunn av hull og ujevnheter i veidekket. Videre øker førerens stående posisjon og høyt tyngdepunkt risikoen for å falle fremover ved bråbremsing. Elsparkesykler vil ofte også ha raskere akselerasjon og lengre bremselengde enn sykler, noe som også kan gi økt risiko for ulykker.⁸² Forskjellene mellom elsparkesykler og sykler gjør det enda viktigere med for eksempel jevnt underlag. Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor (tiltak 13.18).

Sikrere elsparkesyklister

I dag er det kun påbudt med hjelm på elsparkesykkel for barn under 15 år. Det er ingenting i skadestatistikken som tilsier at et hjelmpåbud for elsparkesykkel bør avgrenses til denne aldersgruppen. Beregninger har vist at risikoen forbundet med bruk av elsparkesykkel er høyere enn risikoen knyttet til bruk av sykkel. Videre viser registreringer ved Oslo skadelegevakt at hodeskader er en betydelig utfordring ved bruk av elsparkesykkel og var den hyppigst forekommende skaden i forbindelse med ulykker på elsparkesykkel i 2019 (34,2 prosent).⁸³ For elsparkesyklister er det funnet at bruk av hjelm reduserer antall hodeskader med 61 prosent.⁸⁴ Frem til nå har ikke bruk av hjelm på elsparkesykkel vært en del av de årlige tilstandsundersøkelsene for sykkelhjelmer, men dette vil bli inkludert fra og med 2025. Tall fra Nasjonalt traumeregister, Oslo skadelegevakt (se tabell 13.1) og UAG tyder imidlertid på at hjelmb Bruken er betydelig lavere for elsparkesyklister enn for syklistene. I analyser av dødsulykker med elsparkesyklister i perioden 2019-2024 har man funnet at ingen av de 12 drepte elsparkesyklistene brukte hjelm. Leger knyttet til UAG har kommet frem til at 8 av disse kunne overlevd dersom de hadde brukt hjelm. I Danmark ble det innført hjelmpåbud for elsparkesykler i januar 2022 og hjelmb Bruken blant elsparkesyklister økte fra 21 prosent i 2021 til 69 prosent i 2022.⁸⁵ Statens vegvesen vil derfor utrede om det også i Norge bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesyklister (tiltak 13.19). Utredningen vil bli sett i sammenheng med tilsvarende vurdering når det gjelder sykkel (se tiltak 13.15).

Informasjon og opplæring

Det rapporteres om risikoatferd og manglende overholdelse av regler ved bruk av elsparkesykkel. Dette gjelder både generelle trafikkregler som overholdelse av vikeplikt og fartsbegrensninger på

⁸² ITF. 2024. [Safer micromobility: technical background report](#)

⁸³ Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720

⁸⁴ TS-håndboka. 2025. [4.10 Sykkelhjelmer](#)

⁸⁵ Sørensen, M., Jensen, M.L., Olsson, B & Kany, M.S. 2023. [Stor effekt af hjelmkraft på el-løbehjul - men hjelmb Bruken på leje-el-løbehjul halter efter](#). Trafik&Veje 2003/03

fortau, men også spesifikke regler knyttet til bruk av elsparkesykkel, som hjelmpåbud for barn under 15 år, kun en person på en elsparkesykkel og forbud mot bruk av mobiltelefon. Særlig barn og unge som kjører elsparkesykkel tror ikke reglene gjelder dem, eller vet ikke hvilke regler som gjelder. De har også mindre kunnskap om risiko og konsekvenser av å ikke følge disse reglene. Informasjon og opplæring rettet mot barn og unge er da særlig viktig. Det vil derfor gjøres en rekke tiltak rettet inn mot denne gruppen. Ung i trafikken vil gjennomføre undervisningsopplegget El-egant om trafikkregler, ansvar og sikker bruk av elsparkesykler, hovedsakelig rettet mot ungdomsskoleelever (tiltak 13.20). I tillegg vil Nordic Micromobility Association (NMA) ta initiativ overfor relevante myndigheter om trafikkopplæring for brukere av leide elsparkesykler (tiltak 13.21). Videre vil Trygg Trafikk, med støtte fra Trafikksikringsforeningen, utvikle og gjennomføre en kampanje om trafiksikkerhet rettet mot elsparkesyklister (tiltak 13.22).

I tillegg til generell opplæring i trafikkregler og sikker kjøring med elsparkesykkel, er det nødvendig med tiltak rettet mot atferd som har særlig høy risiko. Ung i trafikken vil gjennom digitale kampanjer og testing av promillebriller på fysiske arrangement påvirke ungdom til sikker ferdsel på elsparkesykkel (tiltak 13.23). De vil også gjennomføre en nasjonal kampanje med fokus på elsparkesykler i sosiale medier med fokus på rus, fart og oppmerksomhet.

Ulovlige kjøretøy

Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn⁸⁶ definerer en liten elektrisk motorvogn som en elektrisk drevet motorvogn for én person, som har en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t. I tillegg er det begrensninger til lengde, bredde og vekt, samt at det ikke tillates sitteinnretning. Kjøretøy som ikke tilfredsstiller disse kriteriene, er ikke lovlig å bruke. Samtidig er det i dag tillatt å både selge og kjøpe kjøretøy som ikke oppfyller kravene satt i forskriften, og det er mange eksempler på at slike elsparkesykler markedsføres. Det er særlig kjøretøy med høyere hastigheter som er en utfordring, og som har betydelig høyere risiko for ulykker og alvorlige skader. Det selges i dag elsparkesykler på norske nettsider med toppfart opp mot 110 km/t.⁸⁷ I tillegg er det relativt enkelt å trimme elsparkesykler slik at de får høyere fart enn 20 km/t.

I forbindelse med endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy i 2021, ble det også gjort vurderinger knyttet til sanksjonering, salg og markedsføring av ulovlige elsparkesykler og elsykler.⁸⁸ Som en del av dette arbeidet ble det pekt på en rekke ulike tiltak både rettet mot kjøp, salg, fjerning av fartsperre og bruk av ulovlige elsparkesykler. Den foreløpige konklusjonen var å utnytte handlingsrommet innenfor eksisterende regelverk. Statens vegvesen har blant annet tatt initiativ til å styrke samarbeidet med forbrukertilsynet og gitt god informasjon til markedet om regelverket, samt videreført samarbeidet med politiet om kontroller.

Det finnes per i dag ingen oversikt over omfang av ulovlige elsparkesykler, men det rapporteres om ulykker og skader gjennom media, UAG-rapporter og skadesaker Trafikksikringsforeningen mottar. Det er derfor hensiktsmessig å ta en ny vurdering av aktuelle tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler, herunder utrede et mulig forbud mot salg av elsparkesykler som er ulovlig å bruke (tiltak 13.24). Det vil også være relevant å se på tiltak knyttet til markedsføring og salg, trimming og merking av forsikrede elsparkesykler.

⁸⁶ [Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn](#).

⁸⁷ Sparke. 2025. [NanRobot LS7+](#)

⁸⁸ Boldt. 2020. [Tiltak mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart](#)

Kontroll og håndheving

Krav til elsparkesykkel

Krav knyttet til bruk av elsparkesykkel:

- Kun lov med en person på en elsparkesykkel
- Påbud med hjelm for barn under 15 år
- Aldersgrense på 12 år for å kjøre elsparkesykkel
- Krav til ansvarsforsikring
- Promillegrense på 0,2
- Forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon

Tekniske krav knyttet til elsparkesykkelen:

- Maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t
- Maksimal vekt 70 kg, lengde 120 cm og bredde 85 cm
- Ringe klokke, hvitt lys foran, rød refleks bak og sikre bremses

Faktaboks 13.2 - Krav til elsparkesykkel.

I tillegg til at det ikke er tillatt med elsparkesykler med fart over 20 km/t, er det også innført en rekke andre regler for elsparkesykler for å redusere risiko for ulykker og skader (se faktaboks 13.2). Tall fra Oslo skadelegevakt tyder på at risikoatferd som ruskjøring har blitt betydelig redusert etter at det ble innført promillegrense i 2022 (se tabell 13.1). Rus er imidlertid fortsatt en utfordring. 14 prosent av ulykkene i 2023 var knyttet til bruk av alkohol eller andre rusmidler. Rus var en medvirkende faktor i 7 av de 12 dødsulykkene med elsparkesykkel i perioden 2020-2024. Det er i mindre grad oversikt over overholdelse av andre regler, som hjelmpåbud for barn under 15 år, aldersgrense 12 år, bruk av mobiltelefon, kun en person på en elsparkesykkel og ansvarsforsikring. Samtidig vet vi at det særlig blant barn og unge er manglende overholdelse av regler. Kontroll og håndheving av reglene bidrar til økt respekt for regelverket og forebygger ulykker gjennom å bidra til økt etterlevelse. Barn under strafferettslig alder kan imidlertid ikke ilegges bøter eller straff. Kontroll og veiledning av politiet vil likevel kunne ha en effekt ved å bidra til økt informasjon om regelverk og konsekvenser. I tillegg kan foreldre holdes ansvarlig og straffes dersom barn bruker elsparkesykkel ulovlig. I samarbeid med politiet vil Statens vegvesen videreføre kontrollinnsatsen rettet mot elsparkesykkel.

	2019/2021	2023
Hjelmbbruk	2,5 %	10 % - 33 % <i>privateid</i> - 1,4 % <i>utleid</i>
Rus	40,8 %	14 %

Tabell 13.1 - Tall for hjelmbbruk og rus ved elsparkesykkelulykker registrert ved Oslo skadelegevakt i 2019/2021 og 2023

1. januar 2023 ble det påbudt med ansvarsforsikring for elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Ansvarsforsikringen dekker skader på fører og andre personer, samt materielle skader på kjøretøy, bygninger og gjenstander. For uforsikrede kjøretøy som forårsaker skade, kan både eier og bruker holdes erstatningsansvarlig. I tillegg til å bli holdt økonomisk ansvarlig for skader

påført andre personer og eiendom, risikerer man også å miste retten til erstatning for skader man selv har påført seg. Trafikksforsikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell (tiltak 13.25).

Det finnes ikke noe tall på omfang av private elsparkesykler i Norge, men basert på tall fra elektronikkbransjen ble det i 2023 antatt at det dreide seg om lag 500 000 elsparkesykler. Det er naturlig å anta at dette tallet er betydelig høyere i 2025. Et grovt anslag basert på at det finnes 500-700 000 privateide elsparkesykler tilsier at 80-90 prosent av de privateide elsparkesyklene er uforsikret.

Regulering

Elsparkesykler utgjør ikke bare en risiko for dem som bruker dem, men også for andre trafikanter. Spesielt gående som ferdes på fortau opplever elsparkesykler som en risiko, både de som står feilparkert og de som passerer i høy fart. Tiltak som regulerer hastighet og parkering på områder som ferdes av gående, vil bedre sikkerheten til spesielt synshemmede og andre funksjons-hemmede, eldre og barn.

I 2021 kom *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*, der kommuner får hjemmel til å regulere bruken av utleide elektriske sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.⁸⁹ En rekke kommuner har i etterkant av dette vedtatt lokale forskrifter som regulerer utleie av elsparkesykler. Kommunene kan blant annet regulere antall kjøretøy, nattetstenging, hastighetsbegrensning på bestemte steder eller tidspunkt og soner med kjøre- og parkeringsforbud. Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av elsparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten (tiltak 13.26).

ETSC'S ANBEFALINGER	
 Fart begrenset til 20 km/t	 Påbudt med hjelm
 Minimum 16 års aldersgrense	 Sikker infrastruktur
 Ingen alkohol	 30 km/t fartsgrense

Faktaboks 13.3 – Anbefalinger om elsparkesykkel fra European Transport Safety Council.⁹⁰

Det norske regelverket knyttet til elsparkesykler er delvis i tråd med anbefalinger fra European Transport Safety Council (ETSC) ved at det er fartsbegrensning på 20 km/t og promillegrense (se faktaboks 13.3). ETSC anbefaler imidlertid aldersgrense på 16 år og hjelmpåbud for alle. I tillegg

⁸⁹ [Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn](#).

⁹⁰ ETSC. 2024. [Improving the Road Safety of E-scooters. PIN Flash 47](#)

anbefaler de 30 km/t som fartsgrense i bolig- og sentrumsområder og generelt sikrere infrastruktur for gående, syklende og elsparkesykkel.

Våren 2025 har det igjen vært en økning i antall ulykker. Statens vegvesen vil følge med på ulykkesutviklingen for elsparkesykler og vurdere behov for videre endring av regelverket for liten elektrisk motorvogn (tiltak 13.27). Nordic Micromobility Association (NMA) oppfordrer medlemmene til å dele data og bistår med å samle inn dataene slik at de kan deles på en ikke-konkurranssevridende måte. Slike data kan blant annet brukes til å følge utviklingen i risiko knyttet til bruk av utleiede elsparkesykler.

Oppfølgingstiltak:

- 13.18 Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor.
- 13.19 Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesyklister.
- 13.20 Ung i trafikken vil gjennom undervisningsopplegget «El-egant», gjennomføre teoretisk og praktisk opplæring i regelverk og hvordan en skal ferdes sikkert på elsparkesykkel.
- 13.21 Nordic Micromobility Association (NMA) vil opprette dialog med relevante myndigheter om hvordan trafikanter kan få opplæring i trafiksikkerhet i forbindelse med mikromobilitet.
- 13.22 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Trafikksikringsforeningen, utvikle og gjennomføre en kampanje om trafiksikkerhet rettet mot elsparkesyklister.
- 13.23 Ung i trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikromobilitet ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.
- 13.24 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trafikksikringsforeningen og andre relevante aktører, vurdere og gjennomføre tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler. Herunder inngår en utredning av et mulig forbud mot salg av ulovlige elsparkesykler og elsykler.
- 13.25 Trafikksikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell.
- 13.26 Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av el-sparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten.
- 13.27 Statens vegvesen vil følge med på ulykkesutviklingen for elsparkesykler og vurdere behov for videre endring av regelverket for liten elektrisk motorvogn.

14. Motorsykel, moped og ATV

14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

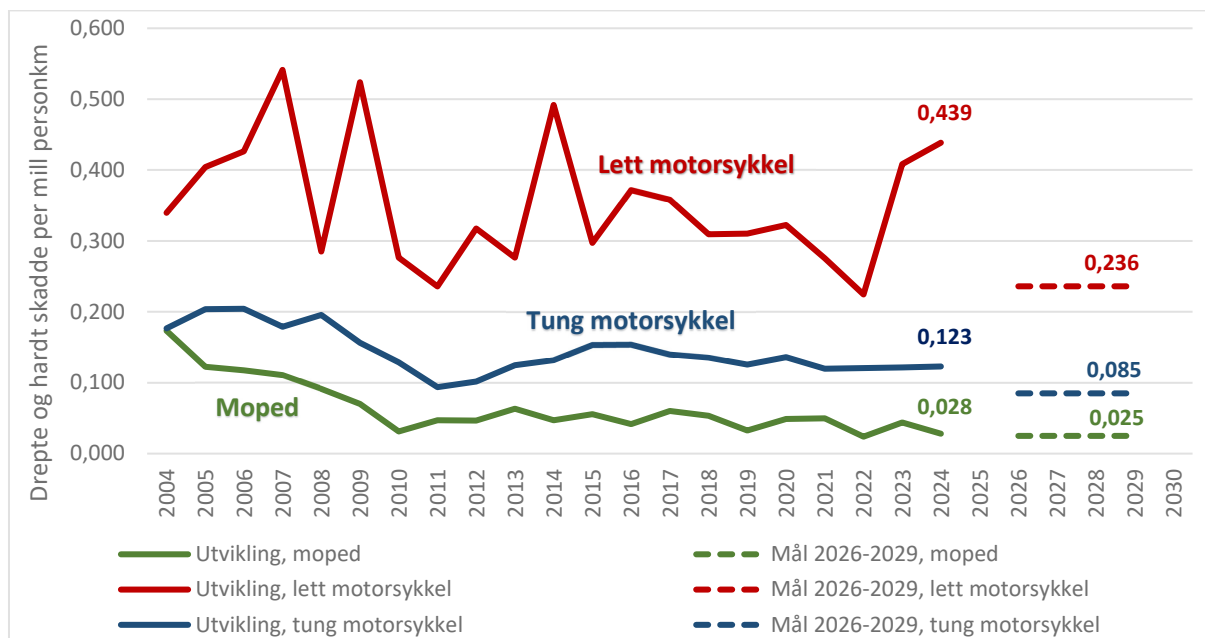
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).

Det er betydelige forskjeller i risiko mellom tung motorsykel, lett motorsykel og moped, og vi har derfor valgt å sette mål knyttet til tilstandsutviklingen innenfor hver av de tre kategoriene. Målet om 30 prosent redusert risiko er om lag samme reduksjon som vi trenger alle trafikantgrupper under ett dersom vi skal ha en jevn utvikling fra dagens situasjon til en situasjon der vi når etappemålet for 2030. Figur 14.1 viser at gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm i planperioden 2026-2029 maksimalt skal være:

- 0,085 for tung motorsykel
- 0,236 for lett motorsykel
- 0,025 for moped

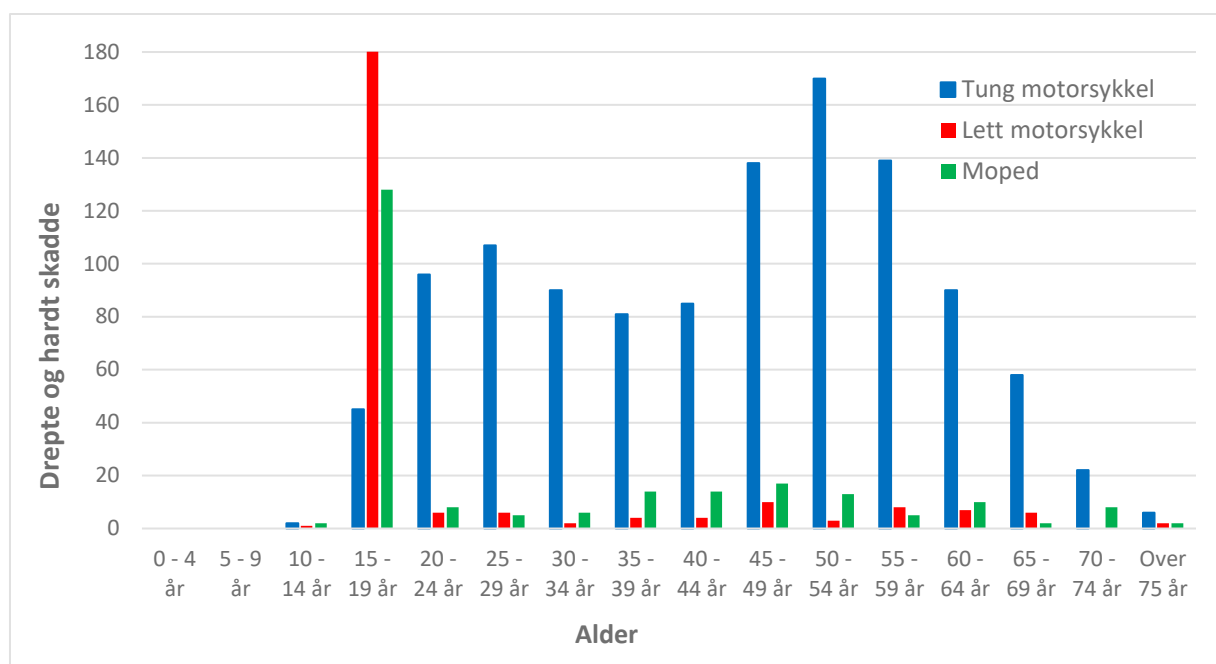
Til sammenlikning er risikoen for bilførere om lag 0,005 drepte eller hardt skadde per mill. personkm⁹¹, hvilket betyr at selv om målene nås, vil det fortsatt være mange ganger høyere risiko forbundet med å kjøre motorsykel og moped, sammenlignet med å kjøre bil.



Figur 14.1 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. personkm for henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2026-2029.

⁹¹ TØI-rapport 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

De tre kategoriene appellerer til ulike aldersgrupper. Moped og lett motorsykel kjøres i all hovedsak av ungdom, mens tung motorsykel ofte kjøres av godt voksne. Dette vises også av ulykkesstatistikken. I figur 14.2 er antall drepte og hardt skadde i perioden 2015-2024 fordelt på aldersgrupper.



Figur 14.2 – Drepte og hardt skadde på motorsykel og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2015-2024. Figuren omfatter både førere og passasjerer.

Figuren viser at det er i aldersspennet 45-60 år det er flest drepte og hardt skadde på tung motorsykel. Videre ser vi at drepte og hardt skadde på moped og lett motorsykel i all hovedsak er i aldersgruppen 15-19 år. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt. I perioden 2015-2024 var 49 prosent av de drepte og hardt skadde på moped og hele 70 prosent av de drepte og hardt skadde på lett motorsykel 16 eller 17 år. Trenden er at lett motorsykel utgjør en økende andel av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år.

Mens vi over tid har hatt en kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i bil, har vi ikke hatt den samme reduksjonen for motorsykel. En viktig årsak til dette er at bestanden av motorsykler har økt langt kraftigere enn for biler. Videre har ikke risikoen per kjørte km hatt like stor prosentvis reduksjon for motorsykel som for bil. Dermed har motorsykel blitt en klart økende del av utfordringsbildet innenfor trafiksikkerhet. På begynnelsen av 1990-tallet utgjorde motorsyklister mellom 5 og 10 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de senere årene har ligget på mellom 20 og 25 prosent.

Innsatsområdet omfatter også ATV (All Terrain Vehicle) og UTV (Utility Terrain Vehicle)⁹². Vi har ingen god totaloversikt over ulykker med ATV, da mange av ulykkene skjer utenfor vei, og derfor ikke inngår i Statens vegvesen sitt ulykkesregister. Vi har heller ikke oversikt over omfanget av kjøring med ATV, og har derfor ikke grunnlag for å fastsette tilstandsmål for risikoreduksjon for ATV, tilsvarende slik det er gjort for motorsykel og moped.

⁹² Omtales som en del av fellesbegrepet ATV.

14.2 Tiltak rettet mot motorsykkkel, moped og ATV

Organisering av arbeidet med trafiksikkerhet for motorsykkkel, moped og ATV

Statens vegvesen opprettet i 2021 et *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. Forumet har bestått av deltakere fra etater og organisasjoner som har påvirkning eller interesse for arbeidet med trafiksikkerhet for motorsykkkel. Forumet har vært en arena for utveksling av ny kunnskap, erfaring, pågående arbeid og oppfølging av tiltakene rettet mot motorsykkkel- og mopedførere i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*.

ATV-bestanden har økt betydelig de senere årene, og kjøretøyet har blitt særlig populært blant ungdom. I takt med økt bruk er det også registrert en økning i personskadeulykker med ATV. Utfordringene for de som kjører ATV er mange av de samme som for motorsyklister og mopedister. De er sårbare trafikanter som mangler beskyttende karosseri med sikkerhetsbelter og airbags. Videre er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km svært høy sammenliknet med andre trafikantgrupper. Det nasjonale forumet for MC-sikkerhet vil derfor bli utvidet til også å omfatte ATV. Statens vegvesen vil ta ansvaret for å lede forumet (tiltak 14.1).

Aktivitetsnivået på regionalt nivå er svært ulikt fra fylke til fylke. Flere fylker har et aktivt MC-forum, som er sammensatt av ulike aktører som arbeider for økt MC-sikkerhet, og der formålet er å samordne aktiviteter og utveksle informasjon, kunnskap og erfaring. Aktuelle aktiviteter kan for eksempel være å arrangere MC-dager og frivillige førerutviklingskurs. I tillegg arrangeres felles trafiksikkerhetsbefaringer på strekninger med mye motorsykkkeltrafikk og mange motorsykkkelulykker, som grunnlag for prioriteringer av fysiske tiltak. Det er ønskelig at aktivitetsnivået i fylkene løftes. Særlig gjelder dette fylker som i dag ikke har et eget MC-forum. I fylker med utfordringer knyttet til ATV bør også dette adresseres som en viktig del av arbeidet.

Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykkkel, moped og ATV (tiltak 14.2). Dette gjelder både samordning innenfor det enkelte fylket og samordning fylkene imellom. Det er viktig å spre kunnskap og erfaringer fra enkeltfylker slik at andre kan nyttiggjøre seg av det. Det nasjonale forumet vil være en viktig arena for slik spredning av kunnskap og erfaringer.

MC-dugnaden er en felles dugnad som ble etablert i 2019, med deltakelse fra NAF MC, NMCU, KNA, Trygg Trafikk, importør- og forhandlerforeningene for motorsykkkel, Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, Nord universitet, politiet og Statens vegvesen. Formålet med dugnaden er å bruke den erfaring og kunnskap etater og organisasjoner som er tett på motorsyklistene sitter på, til dugnad og samhandling i trafiksikkerhetsarbeidet. Aktørene som deltar i dugnaden koordinerer sine aktivitetskalendere og samarbeider om trafiksikkerhetstiltak, som for eksempel trafiksikkerhetsdager hos MC-forhandlere (se omtale lenger nede). Dugnaden har etablert felles korte budskap om blikkbruk, fartstilpassing og plassering, som brukes på storskjermer hos MC-forhandlerne, på hjemmesidene til de ulike aktørene og på messer og konferanser. MC-dugnaden er ikke tatt med som eget oppfølgingstiltak, men bidrar til å igangsette og gjennomføre ytterligere tiltak utover de som er omtalt i tiltaksplanen. MC-dugnaden vil bli videreført i planperioden 2026-2029.

Utfordringene knyttet til ATV-sikkerhet er økende, og vi har også her behov for å samle spesialkompetanse i jakten på nye tiltak. Erfaringene med MC-dugnaden er positive. Statens vegvesen vil derfor ta et initiativ til å etablere en tilsvarende dugnad for ATV-sikkerhet (tiltak 14.3). Målet er

at *ATV-dugnaden* skal ha deltakere fra ulike aktører med spesialkompetanse på ATV, og at dugnaden skal initiere iverksettelse av målrettede tiltak.

Sikkerhetsinformasjon og veiledning

Det er av stor betydning at de foresatte har forståelse for den reelle risikoen knyttet til å kjøre henholdsvis motorsykel, moped og ATV. Sikkerhetsinformasjon til ungdom vil derfor også bli rettet mot de foresatte. Det vil kunne føre til at foresatte i større grad bidrar til sikker atferd og bruk av sikkerhetsbekledning. Det vil også kunne føre til at foresatte i større grad kan følge opp og bidra til at kjøretøyene ikke blir manipulert for å få økt konstruktiv hastighet.

Flere aktører vil gjennomføre tiltak der informasjon til foresatte tillegges vekt. NMCU vil arrangere temamøter om trafikkssikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert (tiltak 14.4). Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykel (tiltak 14.5). Nord universitet har i studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* funnet at kjøretøyene ofte blir modifisert til å gå fortere enn den lovpålagte grensen på 40 km/t for traktorregistrerte ATV og UTV, og at de brukes både til nyttekjøring og til lek og fritidskjøring. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nord universitet, følge opp funnene i studien ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV (tiltak 14.6). Nullvisjonen Agder deltar på informasjonskvelder sammen med skoler og kommuner med fokus på mopedkjøring og det samlede ansvaret hos eier og fører av mopeder. Iveland kommune tilbyr alle 16 åringer gratis mopedførerkort mot at 16 åringen og en foresatt deltar på et to timers kveldsmøte i regi av skolen. Her deltar også Nullvisjonen Agder, politiet og Trygg Trafikk.

Førere av motorsykel, moped og ATV er en bred målgruppe, og for å nå alle med riktig budskap må mange kanaler og arenaer benyttes. De fleste som kjøper og eier en motorsykel, moped eller ATV, har en relasjon til en forhandler av produktet, og disse har derfor en viktig rolle i arbeidet med å formidle kunnskap om sikkerhetsbekledning, sikker kjøring og vedlikehold av kjøretøyet. NMCF, som organiserer forhandlere av mopeder og motorsykler, vil videreføre å avholde minst ett trafikkssikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere (tiltak 14.7). Tilsvarende vil NBAS, som organiserer forhandlere av ATV, arrangere minst en ATV-dag i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV som hovedbudskap (tiltak 14.8). Både NMCF og NBAS produserer og distribuerer sikkerhetsbrosjyrer med råd og veiledning til sine respektive målgrupper.

Statens vegvesen har i mange år benyttet kampanjer i sitt påvirkningsarbeid for trafikkssikker atferd. Strategien er å satse på et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år, der budskapene spisses og tilpasses målgruppene. Kampanjer prioriteres innenfor områder der endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. De senere årene har mellom 20 og 25 prosent av de drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker vært førere eller passasjerer på motorsykel, og det er ingen tvil om at en endring fra uønsket til ønsket atferd på motorsykel vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har derfor besluttet å utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet (tiltak 14.9).

En tverrfaglig gruppe kalt *MCSikkerhet.no* har publisert filmer med råd til motorsyklister om kjøreatferd. Dette er fulgt opp med foredrag og korte informasjonssekvenser for å forsterke sikkerhetsbudskapet. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker (tiltak 14.10).

I tillegg til kjøreatferd er det også viktig å spre kunnskap om sikkerhetsutstyr. Motorsykelimportørenes forening (MCF) følger utprøving av airbag og innhenter resultater av bruksvennlighet og eventuelle ulykker. MCF kommuniserer i den sammenheng med forskningsmiljøer i Europa, og vil distribuere denne kunnskapen til MC-miljøet.

Føreropplæring og frivillig etterutdanning

Undersøkelser viser at en førers ulykkesrisiko synker med erfaring, og at erfaring er den enkeltfaktoren som ser ut til å ha størst betydning for å redusere ulykkesrisiko. Føreropplæring og frivillig etterutdanning er viktige tiltak for å tette gapet mellom helt uerfaren og svært erfaren. Ved kunnskapsbasert og god føreropplæring vil perioden man bygger viktig erfaring bli kortere, og mange ulykker kan unngås. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykelopplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser⁹³ om ulykker på moped og motorsykel (tiltak 14.11). Videre vil Trafikkforum utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, med formål å bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel (tiltak 14.12).

Det er flere ulike aktører som tilbyr såkalte *frivillige førerutviklingskurs* for motorsyklister. Dersom disse er målrettet for økt sikkerhet ved kjøring på vei, vil de bidra til at erfaringsbyggingen skjer raskere og at sikrere atferd oppnås tidligere. NAF sitt kurs *Sikker på MC* er det som i dag har størst utbredelse blant kursene som gjennomføres på vei. Det er et lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafiksikre og gode kjørestrategier, og vil bli videreført i planperioden (tiltak 14.13). Det vil bli arbeidet med å øke antall veiledere, både nasjonalt og på klubbnivå, for å kunne tilby *Sikker på MC* på flere steder i landet.

Av øvrige aktører vil blant andre WIMA Norway, som er en interesseorganisasjon for kvinnelige motorsyklister, videreføre å arrangere «*rustløserkurs*» om våren. De vil også samarbeide med Nord universitet om å utvikle flere kurs med formål å øke bevisstheten rundt trafiksikkerheten for kvinnelige motorsyklister, samt å bedre ferdighetene og fremme en kultur for trygg kjøring. Disse skal kunne tas som enkeltstående kurs, enten ett eller flere. Målet er at kursene etter hvert skal være tilgjengelige for både kvinner og menn. I tillegg vil også Trafikkforum utvikle førerutviklingskurs. Det tas også viktige initiativ på lokalt nivå. I faktaboks 14.1 er det gitt en omtale av et opplegg i regi av Nullvisjonen Agder.

⁹³ Gjelder (1) Statens vegvesen. 2011. [Temaanalyse, dødsulykker på motorsykel 2005-2009](#). VD rapport nr. 45, (2) TØI-rapport 1510/2016 [Temaanalyse av dødsulykker på motorsykel 2005-2014](#), (3) Universitet i Stavanger. 2022. [Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykel 2015-2020](#). Rapport nr. 107, (4) TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped - Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#) og (5) Nord universitet. 2025. [MC-føreres handlingsvalg og blikkbruk for sikker kjøring](#). FoU-rapport nr. 116.

Mykgjøring på MC i Agder

Nullvisjonen Agder arrangerer «Mykgjøring på MC i Agder» i nært samarbeid med Holly Riders MC Sørlandet og NAF MC Sørlandet, samt trafikklærere tilknyttet *Førerutvikling Sør*. Det er et månedlig opplegg på Vamoen gocart bane med fokus på mykgjøring og kjøring i sving innenfor vegtrafikklovens bestemmelser. Førerne tilbys en sosial ramme. I tillegg får de faglig oppdatering i ulike tema, fra kjøreutstyr til førstehjelp. Det deltar 50-100 førere hver gang.

Faktaboks 14.1 – Mykgjøring på MC i Agder.

Det er ikke alle arrangører av *frivillige førerutviklingskurs* som tilbyr et opplegg som reelt bidrar til økt trafikksikkerhet. Statens vegvesen har derfor igangsatt et arbeid med sikte på å stille krav til innhold og metode i *førerutviklingskurs* (tiltak 14.14). I første omgang vil dette kunne brukes som en anbefaling overfor forsikringsbransjen, som krav de bør stille for at deltakelse på førerutviklingskurs blir dekket av forsikringen. Når en «godkjenningsordning» er på plass vil det som et neste trinn være naturlig å se nærmere på om det skal stilles krav om deltakelse på godkjente førerutviklingskurs for å beholde føreretten. Dette blir i så fall langt mer inngripende, og vil kreve at det gjøres en grundig utredning i forkant, der det blant annet blir sett nærmere på kostnader opp mot forventet trafikksikkerhetsnytte.

ATV og UTV har blitt populære kjøretøy, særlig for ungdom i distriktene. Disse kjøretøyene blir i hovedsak registrert som traktor, og vil da kunne benyttes av unge førere på 16 og 17 år som har bestått førerprøve for traktor. Imidlertid ivaretar ikke føreropplæringen på traktor de særskilte utfordringene som gjelder kjøring med ATV og UTV. Statens vegvesen vil derfor starte et arbeid med sikte på å innføre en egen førerett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet (tiltak 14.15).

Jordet ATV-support har gjennomført et pilotprosjekt for ungdomsskoleelever i Orkland kommune, der formålet er å gjøre elevene bevisst på risiko knyttet til ferdsel med ATV, UTV og moped/mopedbil (se faktaboks 14.2). I tillegg fokuseres på å involvere de foresatte. Det vil bli arbeidet med sikte på at tilsvarende opplegg skal tilbys ungdom i andre kommuner, der dette er en utfordring (tiltak 14.16).

Atferdsrettet sikkerhetskurs for ATV for ungdomsskoleelever i Orkland kommune

Jordet ATV-support har gjennomført et pilotprosjekt blant ungdom i Orkland kommune. Mer enn 600 ungdomsskoleelever har over en treårs periode deltatt på et atferdsrettet sikkerhetskurs for ATV, der målet er å skape bedre holdninger blant ungdom, samt å øke bevisstheten om farer og konsekvenser før de slippes ut i trafikken. Orkland kommune har betalt for gjennomføringen av kursene, og det er i tillegg gitt finansiell støtte fra Samferdselsdepartementet og Trøndelag fylkeskommune.

Kurset gjennomføres på en skoledag og tar om lag fire timer. Det innledes med en teoretisk del der målet er at man gjennom god retorikk, engasjerende presentasjon og aktuelle problemstillinger introduserer konsekvensene ved risikoatferd, for å gjøre elevene oppmerksomme på faremomenter og riktig bruk av sikkerhetsutstyr. Elevene blir så presentert for kjøretøy som ATV og UTV, som instruktørene har med seg, og de får gjennomgått en kjapp sikkerhets-sjekk av kjøretøyet: Bremses, Lys, Olje og Dekk (BLOD). Deretter får samtlige en kjøretur som passasjerer på de ulike kjøretøyene, mens instruktøren forklarer virkemåte og litt om kjøretøyet oppbygging. Etter den praktiske delen samles elevene inne i klasserommet for refleksjon og gjennomgang av siste teoridel, samt gruppearbeid.

Faktaboks 14.2 – Pilotprosjekt for ATV-sikkerhet blant ungdom i Orkland kommune.

Det er viktig å sikre at kjøpere av ATV og UTV har tilstrekkelige ferdigheter, samt at de har forståelsen av ansvaret og farene som følger med bruk av disse kjøretøyene. NBAS vil derfor, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV (tiltak 14.17). Målgruppen er alle som kjøper ny eller brukt ATV/UTV hos NBAS sine medlemmer, og spesielt de unge og de med liten eller ingen erfaring. Målsettingen er at forhandlere over hele landet skal kunne tilby ATV-spesifikk opplæring gjennom slike kurs.

Andre førerrelaterte tiltak

Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at fart over fartsgrensen har bidratt til 39 prosent av dødsulykkene med tung motorsykel i perioden 2017-2022. I de fleste tilfellene dreier dette seg om fart som er så høy at det ville ha ført til førerkortbeslag.⁹⁴ Det betyr at tiltak som bidrar til redusert fartsnivå må stå sentralt i arbeidet for å få ned omfanget av alvorlige ulykker med motorsykel. Grunnet utstrakt «trimming» er høy fart også en utfordring for ATV og mopedbil.

ATK har vist seg å være et effektivt tiltak for å redusere fartsnivået. Men dette virkemidlet kan per i dag ikke benyttes for motorsykler, mopedbiler og ATV, i og med at sanksjonene er knyttet til bilde av fører og registreringsnummer. Dagens ATK-kameraer tar bilde forfra, og kan derfor ikke brukes til å identifisere kjøretøy som kun har registreringsnummer bak. For motorsyklist er det i tillegg umulig å identifisere fører på grunn av hjelmen. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykel, ATV og mopedbil (se nærmere omtale i kapittel 6 om Fart).

⁹⁴ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

Det kan se ut som at bøtenivået har mindre korrigerende effekt på trafikantatferd enn sannsynligheten for å miste føreretten. Det er per i dag kun prøveperiode, hvor man ilegges dobbelt antall prikker, for førerett klasse B (personbil). En tilsvarende ordning for ferske førere av lett og tung motorsykkel antas å ville bidra til å regulere atferden i positiv retning.

Det er i det pågående arbeidet med et revidert førerkortdirektiv i EU, åpnet for å kunne innføre prøveperioder for førerett i flere klasser. Norge kan være i forkant og innføre ordningen før direktivet skal innføres. Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsykkel (tiltak 14.18).

I dag er det ikke påbud om annet personlig verneutstyr for motorsyklister enn bruk av godkjent motorsykelhjelmer. Norske motorsyklister bruker likevel i stor grad godt kjøreutstyr, som vil kunne bidra til redusert skadeomfang hvis uhellet er ute. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at manglende eller ikke godkjent sikkerhetsbekledning har medvirket til at 5 prosent av ulykkene med omkomne motorsyklister i perioden 2017-2022 fikk dødelig utgang.⁹⁵ Det betyr at det fortsatt er rom for forbedringer. Statens vegvesen vil derfor utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykkel (tiltak 14.19).

Det er i dag ingen aldersgrense for barn som skal være passasjer på motorsykkel. Kjøring med motorsykkel er forbundet med høy risiko, også for passasjerer. Barn er en utsatt gruppe i trafikken som samfunnet må beskytte spesielt, og det er grunn til å vurdere om det skal være tillatt å utsette barn for risikoen ved motorsykkelskjøring. Statens vegvesen har vurdert ulike alternativer til aldersgrense for passasjerer på motorsykkel. I tillegg er det sett på andre krav som bør stilles, blant annet at passasjerer skal kunne nå ned til fotpinnen på motorsykkelen. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter utarbeide et forslag basert på egne faglige vurderinger og høringssvarene (tiltak 14.20).

Det er i dag påbudt å bruke hjelm under kjøring med ATV dersom denne er registrert som moped eller motorsykkel, men ikke dersom den er registrert som traktor. Forskning har vist at bruken av hjelm under kjøring med ATV reduserer risikoen for å bli drept med 64 prosent.⁹⁶ Statens vegvesen har utredet et mulig hjempebud, og har konkludert med at det ikke er noen tungtveiende grunner til at påbudet om bruk av hjelm ikke også skal gjelde for ATV registrert som traktor. Et forslag om dette er sendt på høring høsten 2025.

Veirelaterte tiltak

Tall fra UAG for perioden 2017-2022 viser at 38 prosent av alle dødsulykker med tung motorsykkel er utforkjøringsulykker, og de fleste av disse skjer i kurver. Statens vegvesen har ved hjelp av en *risikomodell* identifisert kurver på riksveier og fylkesveier med forhøyet risiko for at det vil skje fremtidige ulykker (se nærmere omtale i kapittel 16.2). Modellen gjelder for ulykker generelt, uten at det er tatt spesielt hensyn til risikofaktorer med særlig relevans for motorsyklister. Men ofte vil kurver som modellen peker ut som *risikokurver* også være utfordrende for motorsyklister.

Mange fylkesveier er attraktive for kjøring med motorsykkel. Fylkeskommunene har fått tilgang til et kart med stedfesting av *risikokurvene* på fylkesveinettet. Kartet vil, sammen med faglige

⁹⁵ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

⁹⁶ TS-håndboka. 2024. 4.11 [Hjelm og verneutstyr for motorsyklister og ATV](#)

vurderinger og kjennskap til fylkesveiene, bidra til å kunne prioritere kurver som skal befares for å vurdere fysiske tiltak. Tilsvarende kart er også laget for riksveinettet. Statens vegvesen vil i samarbeid med fylkeskommunene videreutvikle *risikokurvemodellen*, samt bistå og følge opp arbeidet, blant annet i *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av *risikokurver*, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykkler (tiltak 14.21). Aktuelle tiltak kan for eksempel være særskilt skilting av ulykkespunkt for motorsykkler, montering av underskinne på rekkverk i ytterkurve og erstatning av rekkverk med etablering av tilgivende sideterreng. I tillegg er det viktig å påse at det ikke er plassert veiutstyr på de stedene som er mest utsatt for påkjørsel.

I tilknytting til prosjektet med *risikokurver*, vil Statens vegvesen vurdere bruk av særskilt veimerking for å lede motorsyklister til trygg plassering i kurver (tiltak 14.22). Dette er brukt i Østerrike og Skottland med gode resultater. Før slik merking blir tatt i bruk i Norge må det først gjøres en grundig vurdering av om erfaringene fra andre land vil være relevante for norske forhold. I tillegg må det legges til rette for en slik løsning i veinormalene.

Kjøretøyrelaterte tiltak

En ulykke skyldes sjelden én enkeltstående faktor, men er et sammenfall av flere forhold. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at det i 24 prosent av dødsulykkene med tung motorsykkler i perioden 2017-2022 var minst én kjøretøyrelatert faktor som var medvirkende til ulykken.⁹⁷ Statens havarikommisjon har i sitt arbeid med en temaundersøkelse av fire dødsulykker på lett motorsykkler i 2024, funnet at tekniske feil var medvirkende til disse ulykkene.

I gjeldene direktiv (2014/45/EU) for periodisk kjøretøykontroll (PKK), er det en unntaksmulighet for PKK på motorsykkler som Norge har benyttet seg av. PKK-direktivet er under revisjon, og endringene er på høring i EU. Her foreslås det blant annet å fjerne unntaksmuligheten slik at det blir obligatorisk for alle medlemsland å ha PKK på tunge motorsykler, men det er ikke foreslått det samme for lette motorsykler. Statens vegvesen følger dette arbeidet i internasjonale arbeidsgrupper.

EU har per nå estimert at revidert PKK-direktiv vil være vedtatt om to år, altså i 2027. I tillegg anslår de i høringen en overgangsperiode på to år etter vedtagelse, slik at endringene har virkning fra 2029.

Selv om det innføres periodisk kjøretøykontroll vil det være av stor betydning for sikkerheten at de som kjører motorsykkler, har et bevisst forhold til kjøretøyets tekniske tilstand. WIMA Norway vil derfor organisere mekkekurs for motorsykkler over hele landet (tiltak 14.23).

⁹⁷ TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

Oppfølgingstiltak

- 14.1 Statens vegvesen vil lede *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Forumet vil være en utvidelse av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* til også å omfatte ATV.
- 14.2 Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykel, moped og ATV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.
- 14.3 Statens vegvesen vil ta initiativ til å etablere en ATV-dugnad med deltakere som har spesialkompetanse på ATV og UTV, og der formålet er å iverksette målrettede trafikksikkerhetstiltak.
- 14.4 NMCU vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert.
- 14.5 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykel.
- 14.6 Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Nord universitet, følge opp funn fra studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV.
- 14.7 NMCF vil arrangere minst ett trafikksikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere.
- 14.8 NBAS vil arrangere minst en ATV-dag i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV som hovedbudskap.
- 14.9 Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet.
- 14.10 MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
- 14.11 Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykel-opplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser om ulykker på moped og motorsykel.
- 14.12 Trafikkforum vil øke sikkerheten for MC-førere ved å utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, som vil bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel.
- 14.13 NAF vil utvikle *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier.
- 14.14 Statens vegvesen vil utrede muligheten for å stille krav til innhold i godkjent førerutviklingskurs for motorsykel på bane, og om det bør stilles krav til gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort.

Oppfølgingstiltak (forts.)

- 14.15 Statens vegvesen vil starte et arbeid med sikte på å innføre en egen førerett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet.
- 14.16 Jordet ATV-support vil fremme og gjennomføre atferdsrettede sikkerhetskurs for ungdom og foresatte i kommuner der ungdoms ferdsel med ATV og UTV er en utfordring.
- 14.17 NBAS vil, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV.
- 14.18 Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsyssel.
- 14.19 Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsyssel.
- 14.20 Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter foreslå en minstealder for passasjerer på motorsyssel. I forslaget vil det ligge krav om at passasjerer skal nå ned til fotpinnen på motorsykkelen.
- 14.21 Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsyssel.
- 14.22 Statens vegvesen vil vurdere bruk av særskilt veimerking som vil lede motorsyklister til trygg plassering i kurver.
- 14.23 WIMA Norway vil organisere og tilby mekkekurs for motorsyssel over hele landet.

15. Næringstransport på vei

15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

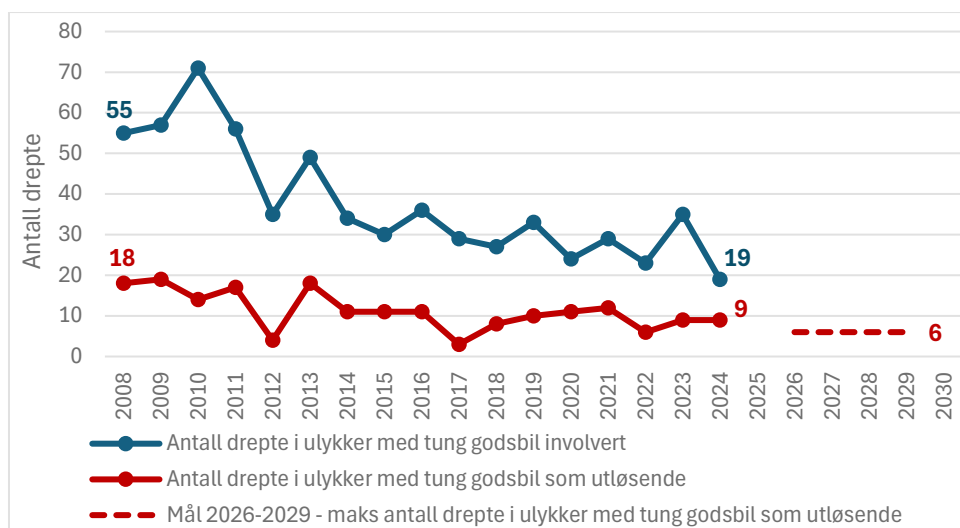
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.

Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til ulykker med tunge godsbiler. Dette er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. For årene 2021-2024 har vi at 8 prosent av de hardt skadde, og så mye som 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert. Det er møteulykker som er den klart største utfordringen, med hele 57 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker med tunge godsbiler i perioden 2021-2024.

Tall fra UAG viser at førere av tunge godsbiler relativt sjelden er utløsende part i dødsulykker. 32 prosent av de som ble drept i ulykker med tunge godsbiler i tiårsperioden 2015-2024 omkom i ulykker der fører av den tunge godsbilen var utløsende part. Dette omfatter imidlertid også drepte i utforkjøringsulykker, der den tunge godsbilen er eneste involverte part. Dersom vi kun tar med dødsulykker som involverer andre trafikanter i tillegg til fører (og passasjer) i den tunge godsbilen, blir andelen redusert til 26 prosent.

Tiltakene innenfor dette innsatsområdet er først og fremst rettet mot å få ned antall drepte i ulykker der yrkessjåfører er utløsende part, og vi velger derfor å knytte et resultatmål til slike ulykker. Ambisjonen om 35 prosent reduksjon er satt ut fra en forutsetning om at etappemålet for 2030 skal nås gjennom en jevn årlig prosentvis reduksjon, og at førere av tunge godsbiler skal ta sin forholdsmessige del av reduksjonen.



Figur 15.1 - Utvikling i drepte i ulykker med tunge godsbiler og i ulykker der den tunge godsbilen var utløsende part.

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt for perioden 2008-2024 var det kun 15 prosent av de som ble drept i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen.

15.2 Tiltak rettet mot godstransport på vei

Trygg Trailer ble etablert som et nasjonalt tiltak i 2017, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk og kjettingkrav, samt en enkel opplæring i lastsikring. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmateriell på flere språk (*Truckers guide*), som bedriftene i *Trygg Trailer*-nettverket distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåfører. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Statens vegvesen evaluerer ordningen, med tanke på å få til en ytterligere lokal tilpassing og målretting av ordningen.

Det er et betydelig potensial for forbedringer med hensyn til sikring av last. Norsk Lastesikringsforum ble etablert av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i 2022 for å arbeide med lastesikrings-spørsmål. Forumet har fokusert på oppfølging av eksisterende regelverk og tilføring av kompetanse til brukerne. Forumet følger også internasjonalt arbeid via det nordiske nettverket SAGIT. NLF vil, i samarbeid med Fellesforbundet, Arbeidstilsynet og Statens vegvesen fortsette arbeidet for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastesikring, og vil videreføre arbeidet i Norsk Lastesikringsforum.

NLF vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet* (tiltak 15.1).

Fair Transport er et forpliktende kvalitet- og sertifiseringssystem for transportbedrifter, med målsetning om å styrke trafiksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser, samt sikre gode sosiale forhold for de ansatte. Bedrifter som er *Fair Transport* sertifisert må dokumentere sitt arbeid innenfor en rekke områder. Blant annet skal bedriften ha en trafiksikkerhetspolicy som viser hvordan det jobbes med blant annet trafiksikkerhetstiltak, opplæring, fører-kompetanse og holdninger i trafikken. Videre skal bedriftene gjennomføre kompetansehevende tiltak rettet mot trafiksikkerhet og skadeforebyggende arbeid. I tillegg til den lovpålagte yrkessjåføropplæringen (YSK) hvert femte år, skal sjåførene i *Fair Transport* bedriftene følge kompetansetiltak. Per september 2025 er det 265 *Fair Transport* bedrifter med til sammen 5732 biler og 7649 ansatte.

If Aktiv sikkerhet er et trafiksikkerhetsprogram som er utviklet av NLF og forsikringsselskapet If. Programmet oppfyller kravene til kompetansetiltak i *Fair Transport*.

Varelevering, spesielt i tettbygde strøk har stor ulykkesrisiko, og det er behov for å se på tiltak for å ivareta sikker varelevering. Det er utarbeidet en bransjestandard for varelevering av *Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter* (Luks). Men alvorlige ulykker knyttet til varelevering understreker behovet for å se på ansvaret til kommuner, gårdeiere og vare-mottakere for å sikre forsvarlig varelevering. Fellesforbundet vil kunne bidra i et slikt arbeid sammen med Luks, kommunene og andre relevante aktører. Storbykommunene vil utarbeide rutiner for varelevering til kommunale virksomheter (tiltak 15.2).

Oppfølgingstiltak

- 15.1 Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet*.
- 15.2 Storbykommunene vil utarbeide rutiner for varelevering til kommunale virksomheter.

15.3 Tiltak rettet mot persontransport på vei

Trafikksikkerhet i buss omfatter både passasjerer og sjåfører. Bruk av belte er det viktigste trafikksikkerhetstiltaket for busspassasjerer. Dette er gitt en nærmere omtale i kapittel 8. For bussjåfører er frontens konstruksjon av avgjørende betydning.

De siste årene har det vært flere alvorlige frontkollisjoner der bussjåfører har blitt drept eller hardt skadd, ofte i relativt lave hastigheter. Dette er en konsekvens av at bussjåfører er mer utsatt ved frontkollisjoner enn førere av personbiler og tunge godsbiler.⁹⁸

1. oktober 2023 ble det innført krav om forsterket konstruksjon i front av buss. Kravene gjelder for alle nye busser i løyvepliktig transport, og innebærer at bussen vil være bedre beskyttet fra å bli deformert i en frontkollisjon. Dette vil gi bussjåføren bedre beskyttelse. De nye sikkerhetskravene følger opp tilrådning fra Statens havarikommisjon om å heve kollisjonssikkerheten i buss. Det er til vurdering om det er grunnlag for å utrede ytterligere nasjonale krav.

Fylkeskommunene vil ha oppmerksomhet på sikring av sjåføren i buss i nye anbud, eller ved ettermontering av slik sikring.

15.4 Kontroll

Utvelgelse av kjøretøy med stor sannsynlighet for feil og mangler

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å bygge ut nye elektroniske kontrollverktøy til målretting av sine kontroller. Skiltgjenkjenningssystemet ANPR leser kjennemerker på kjøretøy som passerer. I kontrollsammenheng mottas oppslag på ulike begjæringer, for eksempel at kjøretøyet ikke har gjennomført påkrevd PKK/EU-kontroll. I tillegg benyttes et risiko-klassifiseringssystem for å kunne målrette kontroll av tunge kjøretøy mot foretak med dårlig risikoprofil. Statens vegvesen har tatt i bruk teknologien for vekt i fart (Weigh In Motion, WiM) integrert som en del av ANPR-lesingen. På utvalgte kontrollstasjoner vil Statens vegvesen ta i bruk et skiltstyringssystem for automatisk utvelgelse av kjøretøy til kontroll. Utvidet lagringstid

⁹⁸ TØI-rapport 2082/2025 [Crashworthiness of buses - Analysis of European data and suggestions for improvement](#)

for næringskjøretøy og digital avlesing av fartsskriver (DSRC) blir også innført. I tillegg er etaten i en tidlig fase hvor det sees på muligheten for nedlasting av kontrollinformasjon direkte fra kjøretøyet, enten digitalt eller ved bruk av diagnoseverktøy. Bruk av elektroniske kontrollverktøy gjør det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøy med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor de som klassifiseres som risikoobjekter.

Statens vegvesen vil i planperioden utvide bruken av teknologi for å målrette kontrollinnsatsen ytterligere (tiltak 15.3).

Samarbeid om kontrollvirksomheten

Det er etablert et formelt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene, og det foreligger årlige handlingsplaner for samarbeidet, både regionalt og sentralt. Dette omfatter Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp regionalt, samtidig som det regionale samarbeidet får et eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet. Etatene vil videreføre samarbeidet i planperioden, i samsvar med årlige handlingsplaner (tiltak 15.4).

Regelverksendringer

For at veitrafikklovgivningen skal ha ønsket preventiv effekt må reaksjoner og sanksjoner ved overtredelse være effektive, proporsjonale, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. I noen tilfeller kan overtredelsesgebyr ha en sterkere preventiv virkning enn straff, fordi reaksjonen kommer umiddelbart. Fra 2021 er Statens vegvesen derfor gitt anledning til å illegge overtredelsesgebyr for flere forhold enn tidligere. Dette er først og fremst knyttet til overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene for tungtransporten, og for brudd på diverse dokumentplikter, for eksempel utgått gyldighet på førerkort og yrkessjåførbevis. I 2022 ble det innført overtredelsesgebyr ved brudd på yrkestransportregelverket, herunder brudd på kabotasjereglerne. Økt bruk av overtredelsesgebyr bidrar til å effektivisere håndhevsingsapparatet ved at færre overtredelser avdekkes av Statens vegvesen må bringes inn til påtaleapparatet. Det vil også frigjøre ressurser i Statens vegvesen og politiet som ellers ville gått til utarbeidelse og oppfølging av anmeldelser.

Statens vegvesen har fått styrket muligheten til fysisk å holde tilbake kjøretøy som ikke tilfredsstiller norske krav, gjennom for eksempel bruk av hjullås. Det er også gitt muligheter for å kunne holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av ilagte gebyrer.

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

Kjøre- og hviletid

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene stiller krav om hvor lenge sjåføren kan kjøre før vedkommende må ta pause, samt når og hvor lenge sjåføren må ta døgn- og ukehvil. Bestemmelsene omfatter alle førere som kjører personer eller gods med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Statens vegvesen arbeider med et høringsforslag om innføring av et nasjonalt fartsskriverkrav for varebiler i næring ned til 2,5 tonn. Dette planlegges innført sommeren 2026.

Myndigheten til å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid er delt mellom Statens vegvesen og politiet. I samsvar med EØS-regelverket skal minst 3 prosent av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 prosent av kontrollene skal utføres langs vei og minst 50 prosent skal utføres i foretak.⁹⁹ Kontrollene langs vei deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens kontrollene i foretak i sin helhet utføres av Statens vegvesen. Statens vegvesen gjennomfører også målrettet tilsyn og stikkprøvekontroller på de verkstedene som monterer, reparerer og kalibrerer fartsskrivere.

Oppfølgingstiltak:

- 15.3 Statens vegvesen vil utvide bruken av teknologi for å målrette kontrollinnsatsen ytterligere.
- 15.4 Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.

15.5 Tiltak rettet mot traktorulykker

Traktorer skiller seg ut fra andre kjøretøy. De er bygd for å ta seg frem i terrenget, og vil derfor ha andre kjøreegenskaper på vei og være lite skånsomme mot andre trafikanter. Videre holder de lav fart og blir ofte oppfattet som et hinder i trafikken. Kombinasjonen av traktor og redskap utgjør et stort mangfold i utforming, og kan ha stor bredde, lengde og høyde. I tillegg har de ofte store blindsoner. Videre kan traktorer kjøre av og på veien på andre steder enn andre kjøretøy. Selv om traktorer har mye av sin kjøretid utenfor vei, har de strukturelle endringene i landbruket ført til at det blir stadig mer kjøring på vei. På samme tid er størrelsen på kjøretøy som brukes i landbruket økende. En stigende andel av traktorene brukes av andre enn landbruket. Dette kan for eksempel være nyere traktorer som brukes i andre næringer eller eldre traktorer som brukes av private som ikke driver aktivt landbruk.

Tall fra Norsk Landbruksrådgiving (NLR) viser at 106 personer har mistet livet i traktorulykker fra 2008 og frem til i dag. Ulykker med ATV registrert som traktor inngår ikke i denne statistikken. 45 prosent av dødsulykkene med traktor har vært i veitrafikken, og andelen har de senere årene vært stigende. Om lag halvparten av ulykkene i veitrafikk er eneulykker, mens resten involverer annen trafikanter. I alle ulykkene som involverer annen trafikanter, med unntak av togpåkørsel, er det den andre parten som har mistet livet.

⁹⁹ [Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS](#)

Mange kjører i dag traktorer som er ulike det kjøretøyet de en gang fikk opplæring på. I tillegg har måten å bruke traktor på endret seg over tid. Kravene i læreplanen for klasse T tar heller ikke for seg alle sider ved dagens traktorkjøring. NLR tilbyr derfor et frivillig kurs for å supplere kunnskapen. Det er et teoretisk kurs med 3-4 timers varighet, som er beregnet for traktorførere med noe erfaring. NLR har fått midler til å videreutvikle kurset via Landbruksdirektoratet, og en ny versjon av kurset ventes å være klart til å bli tatt i bruk fra årsskiftet 2025/2026 (tiltak 15.5). Det er aktuelt å samarbeide med lokallag og fylkeslag i Norges Bondelag for å stimulere til deltakelse.

NLR har også et kursopplegg for uerfarne traktorførere, som går over to ganger fire timer. Hver bolk har en tredel teori og to tredeler praktiske øvinger. Kurset er et tillegg til den ordinære føreropplæringen, og skal bidra til at kursdeltakerne blir tryggere i bruken av traktor og blir bedre kjent med risiko som kan oppstå. Til nå har gjennomføringen av disse kursene vært litt tilfeldig, og det er behov for større grad av samordning og struktur. Det første kurset etter ny struktur vil bli holdt høsten 2025. Etter evaluering og intern opplæring vil kurset bli aktivt markedsført over hele landet fra 2026 (tiltak 15.6).

Mye av regelverket knyttet til traktor og landbruksmaskiner skriver seg fra en tid da maskiner, trafikksituasjon og bruk var ganske annerledes enn i dag, og det er flere eksempler på at dagens regelverk ikke er optimalt tilpasset slike kjøretøy. Det vil derfor høsten 2025 bli gjort innledende vurderinger av om det er behov for en mer helhetlig gjennomgang av regelverket, som vil kunne omfatte både kjøretøyet, opplæringen og bruken. Tilsvarende vurderinger gjøres for veinormalene.

Oppfølgingstiltak:

- 15.5 Norsk Landbruksrådgiving vil oppdatere og aktivt tilby kurset *Traktor, tryggleik og trafikkreglar* til traktorbrukere over hele landet.
- 15.6 Norsk Landbruksrådgiving vil etablere og markedsføre kurs i traktorkjøring for uerfarne.

16. Investeringer, drift og vedlikehold

16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

I Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 er følgende strategi for ivaretagelse og utvikling av veinettet lagt til grunn:

- Vi skal ta vare på det vi har.
- Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre.
- Vi skal bygge nytt der vi må.

En slik strategi er et godt utgangspunkt for gode prioriteringer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Det er det daglige arbeidet med drift og vedlikehold og de målrettede trafikksikkerhetstiltakene på eksisterende veinett som gir best trafikksikkerhetsnytte per krone. Tilstandsformuleringen nedenfor vektlegger derfor de to første punktene i strategien fra NTP.

I planperioden 2026-2029:

- **Vil Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.**
- **Vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på alle prioriterte strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafikksikkerhet.**

Utførelse av kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold bidrar hver dag i arbeidet for å ivareta trafikksikkerheten. Leverandørene gir fremkommelige, åpne og trygge veier gjennom drift av veinettet. I tillegg bidrar vedlikehold og mindre investeringsprosjekter til forbedret fremkommelighet og trafikksikkerhet. Første del av tilstandsmålet innebærer å sikre:

- Videreføring av dagens innsats, for å beholde fundamentet for lave ulykkestall.
- God kompetanse hos de som jobber med drift og vedlikehold.
- Nær samhandling mellom veieierne lokalt og på overordnet nivå.
- Deling av kunnskap og beste praksis mellom de ulike veieierne, inkludert digitalisert kunnskap og digitale verktøy.
- Forsterket fokus på ubeskyttede trafikanter i arbeidet med drift og vedlikehold.
- Større samlet trafikksikkerhetsgevinst gjennom storskala bruk av rimelige trafikksikkerhetstiltak med vitenskapelig effekt, fremfor bruk av kostbare optimale trafikksikkerhetstiltak i liten skala.

Andre del av tilstandsmålet må sees i sammenheng med bebudet styrket innsats til målrettede fysiske trafikksikkerhetstiltak i stortingsmeldingen om NTP 2025-2036: *«Ulykkesanalyser viser at faktorer knyttet til vei og veimiljø har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene i gjennomsnitt for perioden 2013-2022. For å motvirke dette vil regjeringen styrke innsatsen til målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med et særlig dokumentert trafikk-sikkerhetsbehov».*

I vegsikkerhetsforskriftens § 5 er det stilt krav om at det skal gjennomføres en såkalt veinetts-evaluering¹⁰⁰ som skal omfatte hele riksveinettet. Veinettsevalueringen ble gjennomført i 2024 som en del av det innledende arbeidet med Statens vegvesen sin *Langsiktige utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS).

LUS omfatter fire målområder, hvorav trafiksikkerhet er ett. Videre opereres det med fire ulike tilstandsgrader, fra tilstandsgrad 0 (svært høy måloppnåelse og ingen avvik) til tilstandsgrad 3 (svært lav måloppnåelse og stort eller alvorlig avvik). Tilstandsgrad 3 innenfor målområdet trafiksikkerhet omfatter om lag 10 prosent av riksveinettet, og er strekninger og punkt der det er et «*særlig dokumentert trafiksikkerhetsbehov*» (jf. formulering over fra NTP 2025-2036). Bak utvelgelsen ligger en vurdering knyttet til midtrekkverk, forsterket midtoppmerking, veilys, horisontalkurvatur, kryss, gangfelt og andre kjente forhold, samt en beregning av risiko i form av forventet fremtidig skadekostnad per kjørte km dersom det ikke gjennomføres tiltak. Formålet med tilstandsmålet er å sikre at det gjøres vurderinger og deretter gjennomføres ulykkes-reducerende tiltak på strekninger og punkt med størst behov.

16.2 Store investeringstiltak

De fleste store investeringstiltakene vil bidra til færre drepte og hardt skadde, men trafiksikkerhet vil sjelden være hovedbegrunnelsen for prioritering. I en samfunnsøkonomisk beregning vil som regel summen av innsparte ulykkeskostnader over prosjektets levetid være lavt sammenliknet med de totale kostnadene til investeringer, drift og vedlikehold. Dette gjelder også ved bygging av ny møtefri vei, til tross for at det på slike veier er svært lav risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km sammenliknet med andre veier.

Det er likevel viktig å anerkjenne at store veiutbygginger har bidratt vesentlig til det relativt sett lave antall alvorlige trafikkulykker vi har i Norge i dag, og at planlagte nye prosjekter vil bidra ytterligere. Dette gjelder særlig bygging av firefelts veier med midtdeler og to- og trefelts veier med midtrekkverk. I Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan* for perioden 2025-2030 er det lagt til grunn at det i seksårsperioden vil bli åpnet 33 km ny firefelts vei og 18 km to- og trefelts vei med midtrekkverk. Imidlertid er gjennomføringsplanen en levende plan, der prosjektene gjennomgås og vurderes hvert år, og det vil i den forbindelse kunne bli aktuelt med omprioriteringer.

16.3 Trafiksikkerhetsinspeksjoner og mindre investeringstiltak

Tiltak på riksveinettet

I vegsikkerhetsforskriftens § 5a står det at resultatene fra veinettsevalueringen (se kapittel 16.1) skal følges opp «*gjennom målrettede sikkerhetsinspeksjoner eller ved gjennomføring av direkte utbedringstiltak*». Statens vegvesen vil i samsvar med dette gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på eget veinett som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare

¹⁰⁰ [Vegsikkerhetsforskriften \(Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen\)](#) er Norges oppfølging av EU sitt veiinfrastrukturdirektiv (Direktiv 2008/96/EC om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastruktur)

videre arbeid med gjennomføring av ulykkesreduserende tiltak. Nye Veier vil gjøre tilsvarende på sitt veinett (tiltak 16.1). Gjennomgangen vil avklare om den videre strategien knyttet til strekningen/punktet er:

- A. Direkte utbedringstiltak. Dette kan være målrettede trafikk sikkerhetsinvesteringer, at strekningen inngår i en utbedringsstrekning eller at det bygges ny vei.
- B. Gjennomføre TS-inspeksjon og deretter nødvendige strakstiltak.
- C. Fartsreduserende tiltak. Dette kan være å etablere ATK eller å sette ned fartsgrensen. Det siste forutsetter at det gis anledning til dette innenfor fartsgrensekriteriene.
- D. En kombinasjon av punktene A-C.
- E. Velger å ikke gå videre med gjennomføring av ulykkesreduserende tiltak. Dette kan være fordi man etter nærmere vurdering har kommet til at behovet likevel ikke er å anse som presserende.

ATK og fartsgrenser (punkt C) omtales i *kapittel 6 Fart*. Direkte utbedringstiltak (punkt A) og TS-inspeksjoner (punkt B) omtales nedenfor.

Direkte utbedringstiltak prioriteres gjennom NTP (store prosjekter) og gjennom Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan*. Gjennomføringsplanen er en levende plan, der prosjektene gjennomgås og vurderes hvert år for å sikre optimal fremdrift og samsvar med de årlige budsjettene. Innenfor begrepet *Direkte utbedringstiltak* er det de målrettede trafikk sikkerhetsinvesteringene som gir best trafikk sikkerhetsnytte per investert krone. Dette er tiltak der trafikk sikkerhet er det eneste eller det klart dominerende formålet, og kan for eksempel gjelde forsterket midt-oppmerking, veilys, utbedring av kryss, tiltak i farlige kurver og sikring av gangfelt.

I planperioden 2022-2025 ble det foretatt en systematisk gjennomgang av eksisterende gangfelt på riksveinettet. Kartleggingen av behov for tiltak hadde særlig fokus på belysning. Kartleggingen gir et godt grunnlag for prioritering av tiltak i planperioden 2026-2029 (se nærmere omtale i *kapittel 13 Gående og syklende*).

En *TS-inspeksjon* er en systematisk gransking av sikkerheten på en eksisterende vei. Formålet er å påpeke behov for tiltak for at veien skal tilfredsstillende gjeldende krav av betydning for trafikk sikkerheten. Dette vil både kunne være vedlikeholdstiltak, trafikkregulerende tiltak og mindre investeringstiltak. Statens vegvesen vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på sine respektive veier som er plassert i tilstandsgrad 3 og der det etter gjennomgangen i tiltak 16.1 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreduserende tiltak, som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel (tiltak 16.2).

Tiltakene 16.1 og 16.2 er en direkte oppfølging av ambisjonen i NTP 2025-2036 om «*styrket innsats til målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikk sikkerhetsbehov*» og samsvarer i tillegg med intensjonen i § 5a i vegsikkerhetsforskriften (se utdrag i innledningen i *kapittel 16.2*).

Statens vegvesen har utviklet en modell for å forutsi hvilke kurver det er størst risiko for at det skjer ulykker i (risikokurvmodellen). Viktige parametere er blant annet kurveradius, tverrfall og høydedifferanse gjennom kurven. Modellen gir ikke opplysninger om hvilke tiltak det er behov for å gjennomføre i kurvene, men er ment som et utgangspunkt for å plukke ut kurver for nærmere inspeksjon. Alle kurver som etter denne modellen er blant de én prosent av kurvene med høyest risiko er plassert i tilstandsgrad 3. Disse vil dermed bli håndtert gjennom tiltakene 16.1 og 16.2.

Risikokurvemodellen ansees å være et godt utgangspunkt for en første utvelgelse av kurver der det skal vurderes behov for risikoreduserende tiltak. Vi ser imidlertid at det ligger et betydelig potensial i å videreutvikle modellen for å oppnå enda bedre treffsikkerhet.

Tiltak på fylkesveinettet

Det foreligger ingen systematisk gjennomgang av fylkesveinettet tilsvarende slik det er gjort for riksveinettet i LUS. Det må derfor velges en annen tilnærming som grunnlag for prioriteringer. Utforkjøringsulykker er hovedutfordringen på fylkesveinettet, med 39 prosent av de drepte og hardt skadde i perioden 2021-2024. Fylkeskommunene vil derfor gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker (tiltak 16.3).

Et klart flertall av alle utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde skjer i kurver.¹⁰¹ Statens vegvesens risikokurvemodell vil derfor være et naturlig faglig utgangspunkt for arbeidet med å redusere omfanget av alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Modellen har plukket ut nær 650 kurver på fylkesveinettet med særlig høy risiko. Fylkeskommunene vil i planperioden se nærmere på disse kurvene og vurdere behov for tiltak. Ofte vil det kunne oppnås betydelige forbedringer ved hjelp av enkle og lite kostnadskrevenende tiltak, som for eksempel skilting, oppsetting/utbedring av rekkverk, siktrydding og utbedring av feil tverrfall. Ved inspeksjon av kurvene bør det gjøres en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykkler (se omtale i kapittel 14.2).

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Forsterket midtoppmerking kan brukes på veier med fartsgrense ≥ 70 km/t og etableres i forbindelse med reasfaltering. I Statens vegvesens vei-normal *N302 Vegoppmerking* er det satt som krav for etablering av forsterket midtoppmerking at veien skal ha minimum 7,5 meter asfaltert bredde samt at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. På riksveinettet er det i dag forsterket midtoppmerking på så godt som alle strekninger med fartsgrense ≥ 70 km/t som tilfredsstiller disse kriteriene.

En gjennomgang utført i 2019 viste at det var mellom 850 og 900 km fylkesvei med fartsgrense ≥ 70 km/t som har asfaltert veibredde $\geq 7,5$ meter. Mange av disse veiene har nå fått etablert forsterket midtoppmerking, men det er grunn til å tro at det fortsatt er et ikke ubetydelig antall km fylkesvei som tilfredsstiller kravene til forsterket midtoppmerking uten at dette er etablert. Fylkeskommunene vil gjøre en nærmere vurdering av gjenværende strekninger med asfaltert veibredde $\geq 7,5$ meter som ikke har forsterket midtoppmerking, og vurdere om hensynet til gående og syklende er tilstrekkelig ivaretatt. Dersom dette er ivaretatt vil det bli etablert forsterket midtoppmerking når strekningen blir reasfaltert (tiltak 16.4).

Statens vegvesen har foretatt en systematisk kartlegging av gangfelt langs riksveinettet, med kartlegging av behov for tiltak. Fylkeskommunene vil i planperioden 2026-2029 gjennomføre en tilsvarende kartlegging på fylkesveinettet (se nærmere omtale i kapittel 13.3).

¹⁰¹ Statens vegvesen, Region vest rapport nr. 186 [Påkjøringer i vegens sideområde – En temaanalyse av utforkjøringsulykker i Region vest 2005-2011](#). I denne rapporten går det frem at 67 prosent av utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde i Region vest i denne perioden skjedde i kurver.

TS-portalen

TS-portalen er et fagverktøy for bestilling, gjennomføring og oppfølging av Trafikksikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjoner). Portalen ble tatt i bruk i 2023 og innebærer at vi har fått en mer systematisk beslutningsstøtte for prioritering av tiltak langs vei. I tillegg til funn fra nye TS-inspeksjoner er det også lagt inn historiske funn fra TS-inspeksjoner fra og med 2010. Det er videre vist i hvilken grad det enkelte funn er fulgt opp.

TS-portalen vil bli videreutviklet i planperioden. Per september 2025 er portalen begrenset til kun å håndtere funn fra inspeksjoner på riks- og europaveier. Det er igangsatt et arbeid med sikte på at det også skal kunne legges inn funn fra TS-revisjon av planer. I tillegg vil det bli lagt til rette for at det skal kunne legges inn funn fra fylkeskommunenes inspeksjoner på fylkesveinettet (tiltak 16.5).

Oppfølgingstiltak

- 16.1 Statens vegvesen og Nye Veier vil gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på riksveinettet som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av tiltak.
- 16.2 Statens vegvesen vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på riksveinettet som er plassert i tilstandsgrad 3 og der det etter gjennomgangen i tiltak 16.1 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreducerende tiltak som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel.
- 16.3 Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
- 16.4 Fylkeskommunene vil på bakgrunn av en gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.
- 16.5 Statens vegvesen vil videreutvikle *TS-portalen*. I dette ligger blant annet en utvidelse til også å gjelde funn fra TS-revisjon av planer samt at det skal kunne legges inn funn fra inspeksjoner på fylkesveinettet.

16.4 Tiltak innenfor drift og vedlikehold

Samhandling mellom aktørene

Regionreformen og divisjonalisering av Statens vegvesen i 2020, skapte risiko for tap av etablerte gode rutiner, samhandlingsmønster og kunnskap om hva som bidrar til trafikksikkerheten i drift og vedlikehold. Oppsplittingen ga utfordringer, men endringene ga også mulighet for nyskaping av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom samordnet innsats, erfaringsutveksling og læring på tvers

av divisjoner, gamle regiongrenser og fylkeskommuner. Risikoen for å miste trafikkssikkerhetsfokus må bekjempes med kultur og kunnskapsutvikling, og ved at veieierne ser nødvendigheten av å samarbeide for å oppnå best mulig trafikkssikkerhet fremover.

Det har gått fem år siden *Regionreformen* trådte i kraft. Frem til 2025 har det vært en overgangsperiode, der det både har vært felles driftskontrakter mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene og separate driftskontrakter for den enkelte veieier. Fra 2026 vil det kun være separate driftskontrakter. Det er viktig at vi ved utforming fremtidige kontrakter nyttiggjør oss av de erfaringer vi har gjort i perioden etter at Regionreformen ble innført. Både analyser av ulykker foretatt av Statens havarikommisjon (SHK) og Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har vist at det kan være en fordel for trafikkssikkerheten å samhandle om driftskontrakter mellom veieiere, spesielt innen samme geografiske ansvarsområde. Det er gode eksempler på slik samhandling, som viser at dette kan fungere innenfor et system med separate driftskontrakter. Det er likevel rom for forbedringer. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil derfor samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikkssikkerhet (tiltak 16.6).

Kunnskapsbasert innsats og digitale verktøy

De senere årene har det vært en svært rask utvikling i bruk av avanserte dataanalyser, hvor kunstig intelligens (KI), maskinsyn m.m. har gitt helt nye muligheter. Statens vegvesen og de andre veieierne besitter store mengder data, inkludert veibilder, som kan brukes som utgangspunkt for å gjøre analyser. Slike avanserte analyser kan gi veieierne nye verktøy som gjør det mulig å jobbe med trafikkssikkerhet på en mer proaktiv måte. Eksempler på dette er *TS-portalen* og *Risikokurvmodellen*, som begge er utviklet av Statens vegvesen (se omtaler i kapittel 16.3). Dette er verktøy som, foruten Statens vegvesen, også vil være viktige i det fremtidige trafikkssikkerhetsarbeidet til fylkeskommunene og Nye Veier.

Det er et stort behov for at Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene samhandler og holder hverandre orientert om hvilke digitale verktøy som utvikles. Videre er det viktig at verktøy som er utviklet blir delt mellom veieiere så fremt dette er teknisk mulig. Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle i dette arbeidet, og sikre at avanserte dataanalyser knyttet til trafikkssikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet, blir gjort kjent og tilgjengelig for alle veieiere (tiltak 16.7). Novari IKS, som ivaretar utvikling og forvaltning av fylkeskommunenes felles IT-systemer, vil være et viktig kontaktpunkt mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Drift og vedlikehold og sårbare trafikanter

Det har over tid vært en dårligere ulykkesutviklingen for sårbare trafikanter, som motorsyklist og syklist, enn for førere og passasjerer i bil. Dette skyldes flere forhold, blant annet at disse kjøretøyene ikke har hatt den samme nytten av den teknologiske utviklingen som når det gjelder personbiler. Det er derfor grunn til å ha et ekstra fokus på motorsyklist og syklist når det gjennomføres risikovurderinger, og dette vil blant annet synliggjøre behov for særskilte tiltak innenfor drift og vedlikehold.

Sentrale tiltak for motorsyklist er omtalt under overskriften *Veirelaterte tiltak* i kapittel 14.2.

For syklist er det særlig vinterdriften, fjerning av strøsand på våren og reparasjon av asfalt-skader som er viktig, mens det for gående er spesielt viktig med god friksjon på fortau og andre gangarealer om vinteren. Utfordringene er størst i byområdene, der mye av gåingen og syklingen

skjer på det kommunale veinettet. I flere byer er det også særskilte utfordringer knyttet til fremveksten av elsparkesykler. Storbykommunene vil derfor prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafiksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier (tiltak 16.8).

Drift og vedlikehold og utforkjøringsulykker

Det er stort etterslep på veinettet når det gjelder påkjøringsfarlig sideterreng. Det vil med dagens finansiering ta svært mange år før sideterrengen på hele veinettet er av en standard som tilfredsstiller kravene som stilles ved bygging av ny vei. På kort sikt er det derfor behov for å iverksette mindre kostnadskrevenne tiltak som har dokumentert god trafiksikkerhetseffekt, og som kan brukes i stor skala. Rekkverk blir ofte brukt, da det kan være vesentlig rimeligere enn utbedring av sideterrengen, og noen steder er rekkverk den eneste gode løsningen. Men rekkverk kan i enkelte tilfeller også bidra til at ulykker får økt alvorlighet, blant annet når det gjelder motorsyklist. Alternative tiltak kan være bedre fareskilting, veioppmerking inkludert forsterket kantoppmerking, oppretting av feil tverrfall i kurver ved reasfaltering, vurdering av fartsgrense og bruk av kantstolper.

Kantstolper med refleks er i *Trafikksikkerhetshåndboken* (TØI) oppgitt til å redusere antall utforkjøringer på tofeltsvei med 31 prosent, noe som er en veldig stor effekt i forhold til kostnaden. Dagens krav til bruk av kantstolper på riksveier er gitt i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Dette gjelder alle ubelyste riksveier som i tillegg til fartsgrense ≥ 70 km/t og ÅDT > 5000 kjt også har kjørebanebredde $\geq 6,5$ m, samt alle ubelyste riksveier som saltes. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen vil være et utgangspunkt for å vurdere om kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt* skal justeres (tiltak 16.9).

Drift og vedlikehold og møteulykker

Møteulykker har ofte svært høy alvorlighet på grunn av den høye energien som utløses. Møtefrie veier er den beste løsningen for å forhindre møteulykker, men dette er svært kostbart. Forsterket midtoppmerking er et langt rimeligere alternativ, men forutsetter minimum 7,5 meter asfaltert bredde. Dersom det kreves breddeutvidelse i forkant av at det etableres forsterket midtoppmerking, vil også dette være et kostbart tiltak.

Det er behov for å se nærmere på potensialet for å redusere omfanget av møteulykker på veier der det hverken er aktuelt med midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking. En mulig strategi kan være å innføre en mer restriktiv policy med hensyn til hvor det skal være tillatt å foreta forbikjøring. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre en analyse av mulige trafiksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene (tiltak 16.10).

Trafikksikkerhetskompetanse hos drifts- og vedlikeholdsentreprenører

Det er av stor betydning for trafikksikkerheten at de som utfører drift og vedlikehold på veinettet har god kunnskap om hva som forårsaker farlige forhold.

Statens vegvesen har i 2025 følgende tekst i sine driftskontrakter: *“Entreprenøren påtar seg ansvar for å bidra til å ivareta trafikksikkerhet, framkommelighet, miljø og service overfor trafikantene, vegens naboer og samfunnet for øvrig, innenfor kontraktens ansvarsområde og krav.”*

Det innebærer at entreprenøren og dens underentreprenører må ha trafikksikkerhetskompetanse. Det stilles krav til at hovedentreprenøren er sertifisert i ISO 9001 Kvalitetsstyring, ISO 45001 Helse og miljø og ISO 14001 Miljøledelse. Videre stilles krav om at ansatte som utfører vinterdrift har vinterdriftskompetanse. Dette dokumenteres ved at de avlegger prøve på Statens vegvesen sine trafikkstasjoner. Ved kontraktsinngåelse kontrollerer Statens vegvesen ressursplaner og at den enkelte ansatte har de kvalifikasjoner som er nødvendig med tanke på blant annet trafikksikkerhet. I tillegg gjennomgås vinterdriftsplaner. Statens vegvesen tar gjennom kontraktperioden stikkprøver for å sikre at nødvendig trafikksikkerhetskompetanse fortsatt er til stede. Hovedentreprenøren har ansvar for at underentreprenører har nødvendig trafikksikkerhetskompetanse.

Fylkeskommunene styres ulikt, og vil derfor ha behov for møteplasser seg imellom som sikrer at trafikksikkerheten blir håndtert etter like prinsipper til beste for trafikantene. Et fylkeskommunalt fagnettverk for drift og vedlikehold ble etablert i desember 2020 og har som mål å ha kunnskapsutveksling, koordinering og avklaring av prinsipielle og strategiske spørsmål mot Samferdsels-sjefskollegiet. Mandatet beskriver at nettverket blant annet skal bidra til faglig utvikling og samarbeid på tvers mellom fylkeskommunene og med andre. Fagnettverket har månedlige møter.

Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikksikkerhet (tiltak 16.11). I tilknytning til noen av de felles driftskontraktene som gjaldt både riks- og fylkesveier har Statens tidligere arrangert trafikksikkerhetskurs for entreprenørene ved inngåelse av kontrakt. Kursene har vært knyttet til oppstart om høsten med vekt på vinterdrift, og det har også vært arrangert tilsvarende kurs om våren med helårsdrift som tema. Kursopplegget ble oppdatert av Statens vegvesen i 2023, og kurset er gjort tilgjengelig for fylkeskommunene. Imidlertid har fylkeskommunene i ulik grad valgt å nyttiggjøre seg av dette i tilknytning til sine driftskontrakter. Et alternativ vil være å gi entreprenørene ansvar for å gi de ansatte nødvendig trafikksikkerhetskompetanse, slik det er gjort i Statens vegvesen sine kontrakter.

Å håndtere veidrift på en god måte krever **fagutdannelse**. Ideelt sett vil dette innebære opplæring med fagbrev, som også bør inkludere trafikksikkerhetsfaget. Utdanningsløpet for å oppnå fagbrev som veidrift- og veivedlikeholdsarbeider innebærer 2 år i videregående skole (Vg1 Bygg- og anleggsteknikk og Vg2 Anleggsteknikk), etterfulgt av 2 år som lærling i lærebedrift. Det finnes godkjente lærebedrifter for veidrift- og veivedlikeholds-faget over hele landet. Fagtilbudet for veidrift- og veivedlikehold er relativt nytt. Det ble opprettet høsten 2022, og første avlagte fagprøve var i 2023. Fylkeskommunene har et ansvar for å videreutvikle videregående utdanning. Læreplanen for Vg3 Veidrift- og veivedlikehold beskriver 3 kjerneelementer; kontroll

av veier, vedlikehold av vei og helse miljø og sikkerhet, hvorav de to sistnevnte innehar beskrivelser som omhandler trafikksikkerhet.

Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel (Konnekt) er etablert som et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen og har som formål å være en pådriver for at samferdselssektoren får nok og kompetent arbeidskraft til å gjennomføre Nasjonal transportplan. De har samlet veieiere, entreprenører og rådgivere for å utvikle og systematisere opplæringstilbudet innenfor drift og vedlikehold av offentlig vei. Flere av kompetansetiltakene som gjennomføres retter seg direkte mot fagområder som har stor betydning for trafikksikkerheten, som vinterdrift, veioppmerking, belysning, skiltforståelse, inspeksjon og tilstandsvurdering. Samarbeidet i regi av Konnekt vil også omfatte fagområder som indirekte påvirker trafikksikkerheten, som kontraktsforståelse, tverrfaglig samarbeid, klima- og miljøtilpasning og rekruttering.

Oppfølgingstiltak

- 16.6 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikksikkerhet.
- 16.7 Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle for å sikre at digitale verktøy og avanserte datanalyser knyttet til trafikksikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet blir kjent og tilgjengeliggjort for alle veieiere.
- 16.8 Storbykommunene vil prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafikksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier.
- 16.9 Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt*.
- 16.10 Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av mulige trafikksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene.
- 16.11 Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikk-sikkerhet.

16.5 Vegtrafikksentralen (VTS)

Vegtrafikksentralen (VTS) har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Sentrale oppgaver er å:

- Informere trafikanter om føreforhold, farer og forventet reisetid.
- Begrense skadeomfang med trafikkstyring og godt samarbeid med nødetater.
- Varsle raskt og riktig om skader på vei.

VTS overvåker riksveier og fylkesveier og har i tillegg avtaler om trafikkinformasjon med noen storbykommuner. De er et viktig bindeledd mellom veieierne og det gjennomføres faste evalueringsmøter mellom veieierne og VTS etter større ulykker og andre alvorlige hendelser. Det er veieiere som organiserer disse møtene, og det kan også være andre parter enn VTS som deltar. Møtene gir nyttig læring på et tidlig tidspunkt.

I 2021 innførte VTS et Hendelsesbasert Toppsystem (HBT). Dette har gitt en mer effektiv håndtering av hendelser, herunder en standardisert varsling til veieiere/entreprenører, samt en bedre dokumentasjon og tilgang til hendelsesdata.

Videre er det etablert såkalt «forsterket VTS-akse», hvor den som har beredskapsvakt på VTS har ansvar for å kalle inn til koordineringsmøter ved, eller ved fare for, store hendelser. Ved evaluering av disse fokuseres det på samhandlingen fremfor selve hendelseshåndteringen til de enkelte parter. Dette har ført til en stor forbedring innen operativ samhandling.

I dag foregår mye av kommunikasjonen i tilknytning til en hendelse manuelt, med telefon. Det jobbes med konsepter og løsninger for at aktørene i større grad skal kunne kommunisere digitalt («*Digital hendelseskommunikasjon*»).

17. Teknologi for bedre trafikksikkerhet

17.1. Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafikksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafikksikker.

I et langsiktig perspektiv planlegges det for et automatisert og digitalt transportsystem som eliminerer utfordringer knyttet til fører, som for eksempel rus, høy fart og uoppmerksomhet. Det forutsetter en trafikksikker innføring.

Teknologi i veitrafikken innebærer alt fra software applikasjoner som kart- og navigasjonsløsninger til støtte for sikre reisevalg hos trafikantene, til intelligente og automatiserte transportløsninger for operasjon av kjøretøy. Sistnevnte innebærer digital infrastruktur som kan koble kjøretøy og andre trafikantgrupper til hverandre samt kobling til infrastruktur. Dette skjer gjennom meldingsutvekslinger ved samvirkende intelligente transportsystemer (C-ITS). I dag er det mange kjøretøy med avanserte førerstøttesystemer (Advanced Driver Assistance Systems - ADAS) og det vil komme flere enda mer automatiserte kjøresystemer (Automated Driving Systems - ADS). Disse er avhengig av den digitale infrastrukturen. I tillegg finnes digitale løsninger for blant annet bedre drift og vedlikehold, som bruk av maskinlæring for prediksjon av behov og tidspunkt, digitale tvillinger for prediksjon av risikopunkt langs vei samt droner til overvåking av skred og andre forhold/hendelser som påvirker trafikksikkerheten.

Dette kapittelet handler om hvordan ta i bruk og støtte opp under teknologiske løsninger som finnes (kapittel 17.2) og pågående tilrettelegging for automatisert kjøring (kapittel 17.3). I tillegg beskrives hvordan førerrollen fortsatt skal passe til utviklingen av avanserte førerstøttesystemer (kapittel 17.4), og hvordan reguleringstiltak adresseres (kapittel 17.5).

Avslutningsvis (kapittel 17.6) beskrives behovet for økt innovasjonssamarbeid. Det er viktig å følge med på teknologiutviklingen og støtte opp under produkter og tjenester som kan bidra til økt trafikksikkerhet. Det forutsetter teknologiforståelse hos myndigheter og andre aktører som jobber med trafikksikkerhet. Det er viktig å ha evnen til å identifisere de hensiktsmessige løsningene, og tilsvarende bør teknologiutviklere og bedrifter ha grunnleggende trafikk-sikkerhetskunnskap. Innsatsen vil forsterkes gjennom sektordialog.

17.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden

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

For å kunne utnytte tilgjengelig teknologi, stilles det krav til veinettet. For eksempel vil vedlikeholdet av kantlinjer være avgjørende for hvordan feltskiftevarslere fungerer.

ITS-tiltak på riksveinettet prioriteres i samsvar med Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2025-2030 (tiltak 17.1). Prioriteringene handler om å ta i bruk kjente virkemidler for å hindre ulykker, spesielt på veier med svært høy trafikk og på veier med høy hastighet. Motorveinettet og hovedveinettet rundt Oslo er blant disse. Aktuelle virkemidler er blant annet informasjonstavler, køvarsling og variable fartsgrenser.

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

Det er i dag tydelige krav til den geometriske utformingen av nye veier, og til veisikringsutstyret som benyttes. Det er imidlertid ikke tilsvarende krav til kommunikasjonsinfrastruktur, hverken langs nye eller eksisterende veier. Dette gjelder for eksempel hvilke veier som skal ha fiber. Statens vegvesen utarbeidet i 2025 en faglig anbefaling til krav til kommunikasjonsinfrastruktur langs vei. Disse anbefalingene vil bli fulgt opp, og det vil bli vurdert om de skal tas inn i veinormalene (tiltak 17.2). Mange av fremtidens avanserte førerstøttesystemer (ADAS) og automatiserte kjøretøysystemer (ADS) vil ved ITS tjenester kommunisere via telenettet, og kapasiteten i 5G nettet vil være tilstrekkelig som kommunikasjonsbærer.

Samvirkende ITS er teknologi og applikasjoner som utnytter effektiv datautveksling mellom enheter, aktører og infrastruktur i transportsystemet. Dette dekker svært mange tjenester som er lokalt knyttet til veinettet, og som er kringkastingstjenester sendt til/fra mange ulike aktører og objekter i trafikken. For å realisere tjenesten vil det kreves noe utstyr i kjøretøy, i veikantutstyr og hos andre trafikantgrupper, for eksempel motorsykler. Flere bilmerker har allerede testoppsett for å motta og sende flere typer samvirkende ITS-meldinger. Statens vegvesen vil undersøke hvordan samvirkende ITS-meldinger kan benyttes til å forebygge ulykker i trafikken og forbedre fremkommeligheten, samt hvilke endringer det bør medføre i regelverket (tiltak 17.3). Arbeidet innebærer en kartlegging av hva som kreves, hvilke brukergrupper som påvirkes og hvordan det påvirker instrumentering av veinettet.

Oppfølgingstiltak:

- 17.1 Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens gjennomføringsplan for 2025-2030.
- 17.2 Statens vegvesen vil følge opp anbefalingene til kommunikasjonsinfrastruktur langs vei og vurdere om disse skal tas inn i veinormalene.
- 17.3 Statens vegvesen vil undersøke hvordan samvirkende ITS-meldinger kan benyttes til å forebygge ulykker i trafikken og forbedre fremkommeligheten, samt hvilke endringer det bør medføre i regelverket (veinormaler og trafikkregler).

17.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring

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

Etablering av infrastruktur for sanntidsdata er et viktig sikkerhetstiltak. Med dette menes systemer for mottak, behandling og distribusjon av data fra sensorer i kjøretøy og infrastruktur som har mekanismer for distribusjon av slike data. Dette gir grunnlag for analyser og styring av trafikken, for å redusere omfanget av uønskede hendelser på veinettet og for å informere trafikantene om det som skjer.

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

Som en del av arbeidet med å legge til rette for samvirkende ITS og automatiserte transporter fortsetter arbeidet med å utvikle krav til instrumenteringen av veinettet.

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

Geofence og digitale fartsgrenser

Geofence¹⁰² er en kraftfull løsning for trafikk sikkerhet og håndtering av bytrafikk. Med økende integrasjon av automatiserte kjøretøy, kan geofencing også tilby en sikkerhetsmekanisme som sikrer at disse kjøretøyene opererer innenfor de fastsatte reglene og bidrar til en tryggere trafikkopplevelse for alle brukere.

Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å få på plass de støttesystemene som er nødvendige for at bilprodusenter kan bruke geofence. Digitale fartsgrenser er en viktig del av dette, og etaten vil derfor jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrense-data (tiltak 17.4). Blant annet er det i Statens vegvesen sitt prosjekt «ITS Digital 2030» en deloppgave rettet mot økosystem og digitale fartsgrenser spesielt. Dette innebærer å undersøke hvorfor det er forskjell på fartsdata i NVDB og hos bilfabrikant/software produsenter (Original equipment manufacturer - OEM). Intensjonen er at fartsdata i kjøretøyene skal være lik fartsgrensene i NVDB.

EU har satt som krav at alle biler som er typegodkjent etter juli 2022 skal ha førerstøttesystemet ISA, der gjeldende fartsgrense vises og med varsling til fører dersom kjøretøyet holder en hastighet over fartsgrensen. For at ISA skal få tak i fartsgrensen benyttes vanligvis en kombinasjon av skiltgjenkjenning og digitale kart.

¹⁰² Geofence er en digital geografisk sone, der en kan styre kjøretøy som er tilkoblet, for eksempel når det gjelder fartsvalg.

Varsling om hendelser

Statens vegvesen vil utvikle et kart over innsatstider for nødetater ved ulykker og hendelser på vei (tiltak 17.5). Forskning viser at dødelighet ved alvorlige trafikkuulykker øker med 1-3 prosent per minutt etter 15 minutters innsatstid. Med en kartløsning på plass kan det være grunn til å se om noen krav i veinormalene skal ta høyde for lang innsatstid. I særlige tilfeller kan et slikt kart også vise seg å være relevant ved behandling av fravik fra veinormalenes krav og ved fastsettelse av fartsgrenser. Videre kan dette være et bidrag til dialog mellom veieiere og nødetater når det gjelder dimensjonering og plassering av deres stasjoner. I dag bestemmes dette etter hvor folk bor og tar ikke hensyn til veiene mellom tettsteder/byer.

Det å ta hensyn til innsatstid fra brann og ambulanse i trafikksikkerhetsarbeidet er i samsvar med en Safe System-tilnærming, hvor for eksempel utforming av veimiljø og fastsettelse av fartsgrense kan vurderes opp mot innsatstiden for brann og ambulanse. Med en slik tilnærming kan man i trafikksikkerhetsarbeidet ta hensyn til steder hvor det er veldig lang innsatstid og dermed sørge for å redusere sannsynligheten for at ulykker oppstår og gi mulighet for bedre overlevelse ved å redusere skadeomfanget.

Et ytterligere område innen hendelsesvarsling gjelder tunnelsikkerhet. Statens vegvesen vil bidra til å utvikle og tilrettelegge for bruk av mobilteknologi som kan gjøre det mulig å avgi GPS-signaler fra kjøretøy ved hendelser eller ulykker i tunnel (tiltak 17.6). Med slik teknologi vil trafikanten tilgjengeliggjøre geografisk lokalisering for nødetatene og Vegtrafikksentralen (VTS). Dette må kobles til utviklingen av neste generasjons nødnett, som er vedtatt bygd inn i det kommersielle 5G mobilnettet. Her skal Staten eie den tekniske plattformen, mens dekning og kjernenett skal leveres av kommersielle mobiloperatører.

Utvikling av krav til instrumentering av veinettet

Som en del av arbeidet med å legge til rette for samvirkende ITS og automatisert transport, er det behov for å utvikle krav til instrumentering av veinettet. Dette omfatter både fysisk og digital infrastruktur som er nødvendig for å håndtere fremtidens transport mot større grad av automatisering. Arbeidet vil gå over flere år, og i flere faser. Viktige hovedveier vil bli prioritert først (tiltak 17.7). Kravene vil bli innarbeidet i veinormalene, og det må følges opp med endringer i regelverket.

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

Med økende bruk av teknologi vil transportsektoren behøve forskning på digitale sårbarheter som faggrunnlag for planlegging og prioritering. Trafikksikkerhetsbegrepet utvides når transportsystemet endres og det oppstår nye trafikksikkerhetsutfordringer. I 2025 starter forskningsprogrammet *Transport 2050* som er finansiert av Forskningsrådet. Ett av de tre forskningssentrene som opprettes, RESITRANS, skal handle om cybersikkerhet og digitale trusler. Det blir viktig å følge opp senteraktivitetene og faglige problemstillinger.

Oppfølgingstiltak

- 17.4 Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata.
- 17.5 Statens vegvesen vil utvikle et kart over innsatstid for nødetater.
- 17.6 Statens vegvesen vil bidra til å utvikle og tilrettelegge for bruk av mobilteknologi som kan gjøre det mulig å avgi GPS-signaler fra kjøretøy ved hendelser eller ulykker i tunnel.
- 17.7 Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.

17.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen

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

I praksis vil det fortsatt være slik at overgangen til automatisert kjøring er flytende, og i en lang overgangsperiode vil vi ha et sammensatt trafikkbilde, med kjøretøy med ulik grad av automatisering.

Førerstøttesystemer kan til en viss grad kompensere for førerfeil uten at føreren fratas 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. En litteraturstudie viste at mange førerstøttesystemer som allerede har stor utbredelse, og som i empiriske studier har vist seg å redusere ulykkesrisikoen, også kan ha uheldige virkninger på føreratferd.¹⁰³ Blant annet kan førerne ha overdreven tillit til systemene og bli mer uoppmerksomme eller koble seg helt ut fra bilkjøringen. Systemene kan også i seg selv være distraherende. Slike effekter kan forventes å være større jo mer førere blir avlastet fra grunnleggende kjøreoppgaver, som å holde fart og sideplassering. Den samlede effekten av at stadig flere biler har stadig mer avanserte førerstøttesystemer, vil derfor trolig være mindre enn man kunne forvente ut fra hvordan de enkelte systemene virker. Svenske forsikringsdata fra Folksam viser i tillegg at mange førere slår av systemene på grunn av dårlig brukererfaring/brukergrensesnitt, manglende kunnskap, eller fordi systemene begrenser kjøringen. Det blir viktig å følge med på utviklingen av bruk av

¹⁰³ TØI-rapport 1995/2023 [Hvordan påvirker førerstøttesystemene ulykkesrisikoen?](#)

avanserte førerstøttesystemer (ADAS) for målrettet påvirkning til kjøretøyprodusenter, opplæring, og informasjon til førere i alle aldersgrupper.

Den gradvise innføringen av avanserte førerstøttesystemer gir også utfordringer for føreropplæringen, da førere i større grad må læres opp til å vurdere når man skal gripe inn i forhold til hvilke system kjøretøyet er utstyrt med. Nord universitet vil gjennomføre et prosjekt om automatisering i føreropplæringen. Prosjektet skal resultere i en veileder som skal støtte trafikk lærerutdanningen i undervisning om bruk av avanserte førerstøttesystemer i trafikkopplæringen (tiltak 17.8).

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

Oppfølgingstiltak

17.8 Nord universitet vil gjennomføre et prosjekt om automatisering i føreropplæringen.

17.5 Regulatorrollen

Statens vegvesen sin rolle som regulator er beskrevet i instruksene fra Samferdselsdepartementet. Her står det blant annet hvordan Statens vegvesen er satt til å utøve sitt samfunnsoppdrag gjennom sin rolle som myndighetsorgan. Myndighetsrollen omfatter blant annet myndighetsoppgaver knyttet til veglova, vegtrafikkloven, yrkestransportlova, ITS-loven og lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy med tilhørende regelverk. Statens vegvesen fastsetter normaler for offentlig vei (riksvei, fylkesvei og kommunal vei), og har myndighetsansvar innen ITS for utvikling av et fremtidsrettet helhetlig veitransportsystem.

ITS direktivet og forordninger om tjenester

EUs transportpolitikk har i mange år hatt fokus på å tilrettelegge for sammenhengende ITS-tjenester på tvers av landegrenser i Europa. For å oppnå en slik harmonisering av tjenester var det nødvendig å utvikle et lovgrunnlag fra EU som implementeres i nasjonale lover. ITS-direktivet (2010) er et rammedirektiv med forordninger som stiller krav til implementering av ITS-tjenester. Forordningene stiller krav til innhold/data og tilgjengeliggjøring av ITS-tjenester. Norge er gjennom EØS-avtalen pålagt å følge disse. ITS-loven med tilhørende forskrifter ble utarbeidet for å skaffe hjemmelsgrunnlag for at ITS-tjenester som rulles ut i Norge oppfyller krav i direktivets forordninger. ITS-loven revideres i 2026 som en følge av endringer i ITS-direktivet.

Krav til teknologi i nye kjøretøy

Det internasjonale regelverksarbeidet gir føringer for utviklingen av ny teknologi, førerstøttesystemer og automatisert transport i Norge. Dette gir forutsigbarhet for å kunne utvikle et helhetlig, sammenhengende og bærekraftig transportsystem over landegrensene.

Statens vegvesen deltar aktivt i flere internasjonale arbeidsgrupper, prioritert ut fra der påvirkningsmuligheten anses å være størst, og der det er størst relevans til miljø og nasjonal trafikksikkerhet. Den største gruppen som vedtar regelverk for tekniske krav til kjøretøy er UNECE WP29 (Harmonizations of Vehicle Regulations) i FN. Her har Norge stemmerett på lik linje med om lag 60 andre nasjoner og deltar aktivt i flere ekspertgrupper. FN-regelverket blir i hovedsak tatt opp av EU i ettertid, og blir del av EUs typegodkjenningsforordninger. Etter at en slik forordning er vedtatt i EU, plikter Norge å følge den gjennom EØS-avtalen. Dette gjør at handlingsrommet nasjonalt er noe begrenset, men det gis rom for enkelte nasjonale tilpasninger.

Utvikling av det internasjonale regelverket for kjøretøy foregår i samarbeid med industriens globale interesseorganisasjoner¹⁰⁴ (OICA, AVERE, CLEPA), standardiseringsorganer (ISO, SAE), trafikksikkerhetsorganisasjoner (ETSC, IIHS) og forbruker organisasjoner (FIA, CI). Statens vegvesen får også innspill til det internasjonale arbeidet fra nasjonale organisasjoner, som Bilimportørenes landsforening, Norges Bilbransjeforbund, NAF, Trygg Trafikk og forskningsinstitutter (TØI, SINTEF, Nord Universitet).

I tillegg til regelverksutvikling deltar Statens vegvesen også i EuroNCAP, en frivillig organisasjon som sikkerhetstester og vurderer ny teknologi i kjøretøy som har kommet på markedet. Gjennom deltakelse i organisasjonens ekspertgrupper er Norge med på å påvirke kravene i spesielle testprotokoller, som krever mer enn de regulatoriske kravene. På den måten kan EuroNCAP premiere kjøretøy som overgår ytelsene i de regulatoriske kravene.

For perioden 2019-2029 innføres en rekke nye sikkerhetskrav fra EU i sikkerhetsforordningen (EU)2019/2144. Dette vil først og fremst være intelligent fartstilpasning (ISA), Avanserte varslingsystemer for førerdistraksjon (ADDW) og systemer for tretthetsvarslings og uoppmerksomhet (DDAW).

Utvikling og regulering av nye datakilder

Dagens kjøretøypark har flere sensorer for å måle blant annet friksjon, temperatur, fart, sikt, værforhold m.m. Nye bilmodeller vil ha stadig flere sensorer. Flere av datatypene sensorene leverer vil i bearbeidet form kunne gi økt kunnskap og forståelse om hva som skjer i trafikken og bidra til økt sikkerhet. Dette inkluderer blant annet å formidle informasjon som medfører god nytte og minimale forstyrrelser for førere. For å kunne utnytte det store omfanget av slike data, er det behov for å utvikle og tilrettelegge regelverket for bruk og deling av data. Statens vegvesen vil følge opp med å utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet (tiltak 17.9). Staten har blant annet underskrevet en avtale med det europeiske datasamarbeidet *Data*

¹⁰⁴ International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), The European Association for Electromobility (AVERE), European Association for Automotive Suppliers (CLEPA), International Standard Organisation (ISO), Society of Automotive Engineers (SAE), European Traffic Safety Council (ETSC), The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) og Consumers International (CI).

for Road Safety (DFRS). Det gjør det mulig å bruke og dele sikkerhetsrelaterte trafikkdata fra alle partnerne i samarbeidet.

Videre vil Statens vegvesen avklare og avgrense etatens behov for *Safety Related Traffic Information* (SRTI-data), med særlig henblikk på nullvisjonen, *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*, *ITS Veikart* og *Handlingsplanen for automatisert veitransport*. Det er særlig viktig å påvirke reguleringer og lovverk for innsamling og bruk av data fra kjøretøy med spesielt fokus på norske/nordiske klimatiske, geografiske og topologiske forhold. Bruken av data fra kjøretøy utvikles gradvis, og reguleringer tar også tid i ulike fora. Dette medfører at data kan tilgjengeliggjøres gradvis i tråd med de til enhver tid gjeldende reglene for datadeling, dataeierskap og videre bruk.

Oppfølgingstiltak

- 17.9 Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafiksikkerhet.

17.6 Økt markeds- og industrisamarbeid

Teknologi utvikles i raskt tempo og med de rette virkemidler og muligheter for samhandling med myndigheter, forskning og brukere er det behov for å vurdere om industriaktører og oppstarts-bedrifter vil kunne bidra til å løse ut flere trafiksikkerhetsutfordringer. I faktaboks 17.1 er det vist gode eksempler på dette. Det er behov for å utnytte dette handlingsrommet i større grad, det vil si å bruke markedet aktivt for å arbeide frem og teste nye løsninger.

Eksempler på produkter som er utviklet i mindre bedrifter og som bidrar til å løse trafiksikkerhetsutfordringer:

- Avdekking av **risikopunkter** i trafikkfarlige områder/strekninger. Dette kan danne grunnlag for prioritering av tiltak.
- **Fartshumper** som muliggjør fleksibel og situasjonsbestemt bruk. Dette kan være aktuelle installasjoner i for eksempel miljø- og hjertesoner.
- **Skiltgjenkjenning** med bruk av data og maskinlæring kan bygge prediksjoner som viser ulykkesrisiko. På den måten vil det kunne være enklere å komme frem til de mest relevante forebyggende tiltakene.

Faktaboks 17.1 – Gode eksempler på produkter som er utviklet i mindre bedrifter og som bidrar til å løse trafiksikkerhetsutfordringer.

I tillegg til å følge med og holde seg oppdatert på teknologiutviklingen, bør også ny teknologi testes gjennom gode og relevante innkjøps- og forretningsmodeller, som gjør det attraktivt for industrien å jobbe med nye løsninger på området. Til dette er det avgjørende med gode

dialogmøter/sektordialog der aktuelle problemstillinger belyses. På den måten vil industrien få en bedre innsikt i behovet, og jobbe mer målrettet mot disse. ITS Norway og StartupLab¹⁰⁵ sine samarbeidsarenaer kan utnyttes for å bidra til innsikt i mulighetene som finnes og som vil komme. ITS Norway vil derfor, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger (tiltak 17.10).

Oppfølgingstiltak

17.10 ITS Norway vil, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger.

¹⁰⁵ Startuplab er en inkubator, akselerator og tidligfase-investor for teknologioppstartsbedrifter.

18. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

Ved utgangen an planperioden skal:

- **Minst 250 kommuner være godkjente som *Trafikksikker kommune* og minst 300 kommuner skal ha en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.**
- **Alle fylkeskommuner være godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*.**
- **Det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafikksikkerhet.**

Halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge skjer i forbindelse med arbeid. Dette omfatter både profesjonelle og ikke-profesjonelle sjåførere i arbeid, samt reiser til og fra jobb.¹⁰⁶ Det antas å ligge et stort potensial for ulykkesreduksjon ved å gjennomføre organisatoriske tiltak rettet mot virksomheter. Det gjelder både i det offentlige og i private virksomheter.

Trygg Trafikk sine godkjenningsordninger *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune* er vel etablerte, og har etter hvert fått stor utbredelse blant kommuner og fylkeskommuner. En godkjenning betyr at trafikksikkerhetsarbeidet er godt forankret og at det jobbes systematisk og samordnet med trafikksikkerhet innenfor de ulike delene av virksomheten. På sikt bør alle kommuner og fylkeskommuner oppfylle disse kriteriene, og vi har derfor valgt å bruke antall godkjente kommuner/fylkeskommuner som indikator. For kommuner har vi valgt å supplere dette med en indikator som viser utviklingen i antall kommuner med gyldige trafikksikkerhetsplaner.

Sammenlignet med kommuner og fylkeskommuner er det et langt større sprik i private virksomheter, både når det gjelder behov og motivasjon for å drive et systematisk organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid, og når det gjelder ressurser til å gjennomføre slikt arbeid. Det er gode eksempler på bedrifter som arbeider systematisk for å fremme trafikksikkerhet i virksomheter. Det er imidlertid store forskjeller og det er et stort behov for å gjennomføre organisatoriske tiltak for bedre sikkerhetsstyring.

¹⁰⁶ TØI rapport 1484/2016 [Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring?](#)

18.2 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har en rekke roller og har ansvar for flere virkemidler som er av stor betydning for trafikksikkerheten. I tillegg til å være veimyndighet og ha ansvar for investering, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, er de også skole- og barnehageeier, en stor arbeidsgiver og har ansvar for folkehelsearbeid og arealplanlegging.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner er et viktig verktøy for å systematisere, prioritere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde. Statens vegvesen har, sammen med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, utarbeidet en ny veileder for kommunale trafikksikkerhetsplaner.¹⁰⁷ I tillegg har Trygg Trafikk utarbeidet en mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner som er tatt i bruk av en rekke kommuner. Veilederen og malen vil være viktige støttedokumenter i kommunenes arbeid med å utarbeide og gjennomføre kommunale trafikksikkerhetsplaner. For å sikre at veilederen er oppdatert, skal den gjennomgå og revideres årlig. I tillegg skal det gjøres en større revisjon i 2026 for å sikre at både veilederen og Trygg Trafikk sin mal er i tråd med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*. Både veilederen og malen fremhever viktigheten av organisatoriske, fysiske og trafikantrettede tiltak.

For ytterligere å støtte kommunene i deres arbeid med å identifisere og gjennomføre trafikk-sikkerhetstiltak, vil Statens vegvesen, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikksikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak (tiltak 18.1). Dette vil blant annet omfatte oppsummerende læringsark om ulike former for fysiske tiltak som er spesielt relevant på det kommunale veinettet og en beskrivelse av tiltak som kommuner har gjennomført og som kan være til inspirasjon for andre.

Per 31. desember 2024 hadde 229 kommuner operative trafikksikkerhetsplaner som var gyldige for 2024, inkludert alle storbykommunene. I tillegg har en rekke kommuner utdaterte planer, som ikke er revidert etter at planperioden er utløpt. Ny veileder og revidert mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner vil være viktige støttedokumenter og vil bidra til å forenkle og styrke arbeidet for kommuner som skal i gang med å utarbeide eller revidere trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029. Arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner bør også involvere øvrige veimyndigheter i kommunen (tiltak 18.2).

Samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for flere nasjonale mål, også trafikksikkerhet. På lengre sikt er et av de viktigste virkemidlene til kommunene å innlemme trafikksikkerhetsvurderinger og -tiltak i arealplanleggingen. Lokalisering av nye boligområder, skoler, barnehager, offentlig eller privat tjenesteyting m.m. kan utløse behov for kostbare trafikksikkerhetstiltak som kryssutbedring, skoleskyss på grunn av trafikkfarlige strekninger, nye/utbedrede kryssingspunkter for gående og syklende, etablering/utbedring av gang- og sykkelinfrastruktur m.m. For å styrke kommunenes trafikksikkerhetsvurderinger i arealplanleggingen vil Statens vegvesen utarbeide sjekkliste for vurdering av trafikksikkerhet ved utarbeidelse av og behandling av arealplaner (tiltak 18.3). Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikksikkerhetsvurderingen (tiltak 18.4).

¹⁰⁷ Statens vegvesen. 2005. [V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner](#)

Godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, som er utarbeidet av Trygg Trafikk, bidrar til å systematisere og forankre kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Det er fastsatt en rekke kriterier med utgangspunkt i lover og forskrifter, som må være oppfylt for å bli godkjent. Etter tre år må kommunen gjennom en regodkjenning, der ansatte må svare på en spørreundersøkelse, og kommunen må levere dokumentasjon som blant annet omfatter evaluering av trafikksikkerhetsplanen, hvordan kultursektoren jobber med lag og foreninger om å øke trafikksikkerheten og hvordan ansatte gjøres kjent med rutiner og forventninger fra arbeidsgiver om trafikksikker atferd.¹⁰⁸ 194 kommuner og 1 bydel er godkjent som *Trafikksikker kommune* (per 1. oktober 2025). Trygg Trafikk, vil i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent per 1. januar 2030 (tiltak 18.5). For å legge til rette for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen og sørge for progresjon ved hver regodkjenning har Trygg Trafikk revidert godkjenningsordningen for *Trafikksikker kommune*, blant annet ved å videreutvikle kriteriene for godkjenning og regodkjenning. Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for personer med koordineringsansvar i kommuner som er godkjent, eller i en prosess for å bli godkjent, som *Trafikksikker kommune*. Formålet vil være å gi påfyll av kunnskap og dele erfaringer (tiltak 18.6).

Kommunene er store arbeidsgivere med mange reiser til/fra jobb, men det utføres også et betydelig antall reiser i kommunal tjeneste. For å styrke kommunenes arbeid med å øke trafikksikkerheten på reiser i forbindelse med arbeid, vil Trygg Trafikk utarbeide et HMS-kurs for kommunenes ansatte, som et tilbud til kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommuner* (tiltak 18.7).

Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (det vil si eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Fylkeskommunene har flere roller knyttet til trafikksikkerhet. Som veimyndighet er fylkeskommunen ansvarlig for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveier. I tillegg er fylkeskommunene etter vegtrafikklovens § 40 gitt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket. De er også regional planmyndighet, skoleeier for videregående skoler, har ansvar for kollektivtransport og skoleskyss, og er arbeidsgiver med ansvar for ansattes reiser i tjeneste.

Det er store forskjeller i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Fylkessammenslåinger som fulgte av regionreformen, og senere oppløsning av enkelte fylker, medførte stor usikkerhet. Dette har påvirket det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i flere fylker.¹⁰⁹ I de fleste fylkene er det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom et politisk oppnevnt trafikk-sikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg til politikere er det rådgivende medlemmer fra de mest sentrale trafikksikkerhetsaktørene, som for eksempel Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunen, Statsforvalteren og Statens vegvesen. I vedlegg 3 er det gitt en nærmere beskrivelse av organiseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylket.

¹⁰⁸ Trygg Trafikk. 2025. [Veileder for Trafikksikker kommune](#)

¹⁰⁹ TØI-rapport 2033/2024 [Systemer for trafikksikkerhetsstyring, sikkerhetskultur og tilretteleggingsatferd Status for fire norske fylkeskommuner i 2023](#)

Fylkeskommunenes arbeid med trafikkssikkerhet styres vanligvis gjennom egne trafikkssikkerhetsplaner eller er innlemmet i regionale transportplaner. Disse planene er viktige styringsverktøy for å konkretisere mål, strategier og prioriteringer i trafikkssikkerhetsarbeidet på regionalt nivå, og fylkeskommunene vil rullere gjeldende planer for å sikre at de har operative og gyldige planer og/eller strategier for trafikkssikkerhet (tiltak 18.8). For at disse skal bli treffsikre og gjennomførbare, er det avgjørende med bred involvering av relevante aktører, samt politisk forankring for å sikre eierskap. I tillegg må det prioriteres tilstrekkelig med ressurser. Det bør også være en tydelig kobling til den nasjonale tiltaksplanen for trafikkssikkerhet.

Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (det vil si eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikkssikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikkssikkerhet inn mot sine grupper. Trygg Trafikk har utarbeidet veiledningsmateriell om trafikkssikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale ungdomsrådene. I planperioden vil de også utvikle og distribuere tilsvarende veiledningsmateriell til råd for personer med funksjonsnedsettelse (tiltak 18.9). Se også kapittel 12 og tiltak 12.5 med tilsvarende tiltak for eldrerådene.

Trafikkssikker fylkeskommune er en egen godkjenningsordning for fylkeskommuner, som er utarbeidet av Trygg Trafikk. Per 1. oktober 2025 er det syv godkjente fylkeskommuner, mens ytterligere fire er i prosess for å bli godkjent. Det er et mål at alle fylkeskommuner skal være godkjent som *Trafikkssikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil være en viktig tilrettelegger for fylkeskommunenes arbeid med dette (tiltak 18.10). Trygg Trafikk har utarbeidet en egen veileder for godkjenning og regodkjenning som *Trafikkssikker fylkeskommune*. Denne vil gi fylkeskommunene forutsigbarhet i hva som kreves for å bli godkjent, og i tillegg gi støtte i arbeidet med å forberede en godkjenningsprosess.

Statlige virksomheter

Statens vegvesen bør være et forbilde når det gjelder trafikkssikkerhet i egen virksomhet. Selv om trafikkssikkerhet er godt innarbeidet i virksomhetens kultur, gjenstår det noe arbeid for å få trafikkssikkerhet systematisk innarbeidet i alle relevante rutiner og prosesser. Statens vegvesen vil gjennomgå reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og deretter innarbeide trafikkssikkerhet der dette ikke er godt nok ivaretatt i dag. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport (tiltak 18.11). Dette skal i etterkant kunne brukes som en mal for andre statlige og private virksomheter.

Høsten 2020 ble det igangsatt et internt prosjekt i Statens vegvesen, *Revitalisering av nullvisjonen*, der formålet var å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til de ansatte. Det er besluttet å videreføre prosjektet i en fase 2, som vil være eksternt rettet (tiltak 18.12). Mange av elementene som er gjennomført internt i Statens vegvesen i prosjektets fase 1, vil også kunne brukes rettet mot eksterne trafikkssikkerhetsaktører, og bidra til økt bevissthet rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

Oppfølgingstiltak

- 18.1 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikk sikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak.
- 18.2 Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikk sikkerhetsplaner i planperioden. Planene skal utarbeides i samarbeid med andre veieiere i kommunen. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikk sikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikk sikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
- 18.3 Statens vegvesen vil utarbeide sjekkliste for kommunenes vurdering av trafikk sikkerhet ved utarbeidelse av og behandling av arealplaner.
- 18.4 Storbykommunene vil bidra til at trafikk sikkerhet er tema i areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikk sikkerhetsvurderingen.
- 18.5 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* per 1. januar 2030.
- 18.6 Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for koordinatorene i alle kommuner som er godkjent eller i prosess for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.
- 18.7 Trygg Trafikk vil utarbeide et HMS-kursopplegg for kommunenes ansatte, som et tilbud til de kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommune*.
- 18.8 Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikk sikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
- 18.9 Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikk sikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale rådene for personer med nedsatt funksjonsevne.
- 18.10 Alle fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
- 18.11 Statens vegvesen vil gjennomgå etatens reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og innarbeide trafikk sikkerhet der dette ikke er godt nok ivare tatt. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport
- 18.12 Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

18.3 Trafikksikkerhetsarbeid i private virksomheter

Private virksomheter genererer mye kjøring. Dette omfatter både kjøring av profesjonelle sjåfører som lastebil- og bussjåfører og såkalte «arbeidssjåfører», som kjører i arbeidet uten å være yrkessjåfører, for eksempel håndverkere. TØI har funnet at kunnskap og bevissthet om trafikksikkerhet er langt lavere på arbeidsplasser der bilen ses på som et fremkomstmiddel fremfor å være «selve» jobben. «Arbeidssjåførene» opplever mindre fokus på trafikksikkerhet og mindre retningslinjer for fart og kjørestil enn de profesjonelle sjåførene. TØI peker på at god sikkerhetskultur på arbeidsplassen gir færre ulykker.¹¹⁰ For å lykkes er det sentralt at tiltak forankres i ledelsen i virksomheten, som en del av det strategiske HMS-arbeidet.

Norges Trafikkskoleforbund har i 2024 hatt et pilotprosjekt rettet mot lærlinger i Nordland. Erfaringen er at tiltak i større grad må forankres i ledelsen i de ulike virksomhetene for å lykkes. Som en oppfølging av pilotprosjektet vil Norges Trafikkskoleforbund utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid (tiltak 18.13).

TØI har foreslått en *sikkerhetsstige* som et rammeverk for transportvirksomheters arbeid med trafikksikkerhet.¹¹¹ Stigen består av fire trinn; (1) Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet, (2) Oppfølging av sjåførens kjørestil, bilbeltebruk og fart, (3) Fokus på arbeidsrelaterte faktorer betydning for trafikksikkerhet og (4) Innføring av et system for sikkerhetsledelse. Anbefalingen er at virksomheter arbeider seg systematisk oppover stigen, til et system for sikkerhetsledelse. Statens vegvesen har operasjonalisert og konkretisert de tre første trinnene i sikkerhetsstigen. Dette vil inngå som utgangspunkt for Statens vegvesen sitt videre arbeid rettet mot virksomheter. Etaten utarbeider veiledningsmaterieell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid som vil bli publisert høsten 2025. Som en oppfølging av dette vil Statens vegvesen etablere en «*Bedriftsportal*» der virksomheter kan finne råd og tips om gode og relevante trafikksikkerhets-tiltak (tiltak 18.14). Denne vil blant annet omfatte eksempler på gode tiltak som enkeltbedrifter har gjennomført og som kan være til inspirasjon for andre. Det vil også vises til ulike etablerte programmer, deriblant *Trygg Trailer* (Statens vegvesen) og *If Aktiv Sikkerhet* (Norges Lastebileier-Forbund), og til relevante sertifiseringsordninger som *Fair Transport* (Norges Lastebileier-Forbund). *If Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* er gitt en nærmere omtale i kapittel 15.2 om tiltak rettet mot godstransport på vei.

Oppfølgingstiltak

18.13 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid.

18.14 Statens vegvesen vil etablere en «*Bedriftsportal*» der virksomheter gis veiledning og tips om tiltak som vil bidra til redusert risiko i trafikken.

¹¹⁰ TØI-rapport 2049/2024 [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?](#)

¹¹¹ TØI rapport 1484/2016 [Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring?](#)

19. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

19.1 Grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at vi med innsatsen i planperioden 2026-2029 skal oppnå følgende:

Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

Det har over tid vært arbeidet grundig og systematisk med å opparbeide en bred kunnskapsplattform, basert på forskning etter vitenskapelige metoder. Dette har gjort det mulig å drive et kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid, hvilket igjen er en svært viktig årsak til den betydelige reduksjonen vi over tid har hatt i antall drepte og hardt skadde. Bruk av ressurser til FoUI innen trafikksikkerhet er helt avgjørende for at vi skal ta nye steg i retning av nullvisjonen. Dette er ikke minst viktig i en situasjon der vi ser at den positive utviklingen i drepte og hardt skadde har stoppet opp, og vi er klart på etterskudd i forhold til etappemålene i NTP.

I kapittel 19.2 har vi trukket frem seks ulike tematiske områder der det er et særlig behov for økt kunnskap. I utvelgelsen er det blant annet tatt utgangspunkt i ulykkessituasjonen og i vurderinger av hvor potensialet for ulykkesreduksjon synes å være størst. Dette er å anse som en foreløpig utvelgelse. Det legges opp til en grundigere prosess høsten 2025 for å avklare hvilke områder som skal omtales i den endelige utgaven av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.

Kunnskap om ulykkessituasjonen er avgjørende for at vi skal kunne prioritere de riktige tiltakene. Sentralt i dette er ulykkesanalysegruppens dybdeanalyser av dødsulykker (UAG) og statistikk fra Statens vegvesens ulykkesregister, og disse verktøyene må videreutvikles. Men vi har store utfordringer som følge av underrapportering, og det må arbeides videre med å få et mer komplett bilde av ulykkessituasjonen, blant annet gjennom tilgang til helsedata. Det er også viktig å ha god oversikt over tilstandsutviklingen innenfor områder som påvirker ulykkesbildet, for eksempel når det gjelder fartsutviklingen. Tiltak for å sikre god kunnskap om ulykkessituasjonen og om tilstandsutviklingen er omtalt i kapittel 19.3.

Kunnskap om ulykkessituasjonen er fundamentet i flere sentrale beregningsverktøy, blant annet verktøy for utvelgelse av strekninger med mange og/eller alvorlige ulykker (*Skost*) og verktøy for beregning av trafikksikkerhetseffekter av tiltak (*TSeffekt*). I planperioden vil maskinlæringsalgoritmer og kunstig intelligens bli tatt i bruk i økende grad. Dette vil gi grunnlag for dypere forståelse og utvikling av mer målrettede og effektive tiltak og verktøy. Videreutvikling av verktøy er gitt en nærmere omtale i kapittel 19.4.

Kapittel 19.5 omhandler formidling av kunnskap.

19.2 Områder med særlig behov for kunnskapsoppbygging

Et av suksesskriteriene for trafikksikkerhetsarbeidet har vært at det bygger på et solid kunnskapsgrunnlag. For å legge til rette for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerhetsarbeidet, imøtekomme nye trafikksikkerhetsutfordringer og utnytte mulighetene som ligger i innovasjon og ny teknologi er det en forutsetning at kunnskapsgrunnlaget oppdateres og videreutvikles.

Nedenfor trekkes det frem seks ulike tematiske områder med generelt behov for økt kunnskap. Dette vil bli fulgt opp blant annet gjennom temaanalyser (se tiltak 19.6) og FOU-prosjekter i planperioden.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av det eksisterende veinettet er en omfattende og kostnadskreven oppgave. Viktigheten av enhetlig standard på tvers av driftskontrakter er av betydning for trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. I et hardt presset marked er det spesielt viktig å få mest mulig ut av hver krone brukt til drift og vedlikehold, samtidig som trafikksikkerheten er ivarettatt for alle trafikantgrupper. For å oppnå dette er det nødvendig med økt fokus på grunnleggende kunnskap om trafikksikkerhetseffekten av ulike drift og vedlikeholdstiltak. Noe av dette er belyst i FoU-programmet «BEVEGELSE», i mange av SHK sine tilrådninger og i Trafikksikkerhetshåndboken, men det er behov for at kunnskapen videreutvikles, fornyes og systematiseres for å sikre optimal bruk av midler. I planperioden blir det særlig viktig med kunnskap om effektive driftsmetoder for gang- og sykkelanlegg i byområder.

Byområder

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I tillegg er det i Nasjonal transportplan 2025-2036 et langsiktige mål om 20 prosent sykkelandel i byområdene. Det er betydelig høyere risiko for å bli drept eller skadd som fotgjenger og syklist enn som bilfører, og det er derfor særlig viktig med risikoreduserende tiltak. Kunnskap om årsaker til ulykker og skader og trafikksikkerhetseffekter av ulike tiltak blir da særlig viktig. I planperioden er det særlig behov for økt kunnskap om samspillsutfordringer, konflikter og vikepliktsbrudd, og om omfang og kjennetegn for ulykker som i mindre grad fanges opp i den offisielle ulykkesstatistikken (singelulykker fotgjengere og ulykker med sykkel og elsparkesykkel). I tillegg vil det være behov for økt kunnskap om trafikksikkerhetseffekten av ulike gang- og sykkeltiltak.

Utforming og dimensjonering av veier og gater

Veinormalene med tilhørende veiledninger bygger på oppdatert kunnskap og best praksis, der trafikksikkerhet veies opp mot andre samfunns mål som fremkommelighet, klima og miljø og kostnader. Det er derfor behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter som kan legges til grunn ved videreutvikling av regelverket. I planperioden vil det være behov for oppdatert kunnskap om sammenhengen mellom risiko, ulykker og veigeometriske størrelser som tverrsnitt, horisontal- og vertikalkurvatur. Dette vil være avgjørende for at vi skal få veilinjer med lavest mulig kostnad som samtidig har en høy trafikksikkerhetsmessig standard. Det er også behov for utdypende kunnskap om konkrete årsaker til fotgjengere og syklisters singelulykker som grunnlag for å vurdere aktuelle tiltak rettet mot disse ulykkene.

Trafikantatferd

En stor andel av trafikulykkene kan knyttes til menneskelige feil. Det er behov for bedre forståelse av trafikantens atferd dersom vi skal klare å redusere ulykkene. Det norske fagmiljøet innen trafikkpsykologi er lite og fragmentert, noe som vanskeliggjør samhandling og kunnskapsutveksling. Trygg Trafikk vil derfor, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikantforståelse og trafikksikkerhet. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikkpsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter. Fagfolk fra andre nordiske land vil også bli invitert til å delta i fagforumet (tiltak 19.1).

Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt med mål om å identifisere hvordan trafikklærerutdanningen kan bidra mer effektivt til å redusere de vanligste ulykkestypene i trafikken som skyldes menneskelige faktorer (se tiltak 19.2). Som en del av prosjektet vil det bli etablert en database for innsamling og analyse av både kvalitative og kvantitative data, som grunnlag for å følge utviklingen over tid.

Kjøretøyteknologi

Kjøretøyparken er i en rivende utvikling og det er grunn til å tro at trafikksikkerhetsbidraget fra en mer moderne bilpark vil kunne bidra vesentlig til at vi når ambisjonen for maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2030. Dette forutsetter utskifting av bilparken kombinert med utvikling og implementering av trafikksikkerhetsfremmende førerstøttesystemer. For å kunne følge denne utviklingen, og eventuelt stimulere til økt utskifting av bilparken, er det nødvendig med oppdatert kunnskap både om trafikksikkerhetseffekten av nye førerstøttesystemer og om utbredelsen av førerstøttesystemer i bilparken. I tillegg vil det være behov for kunnskap om bruken av førerstøttesystemer og hvordan de påvirker trafikantenes atferd, samt forskning på digitale sårbarheter.

Motorsykel

De siste årene har om lag 20 motorsyklister blitt drept i Norge hvert år. I 2024 var over 20 prosent av alle dødsulykker på veinettet motorsykelulykker. Utforkjøring er den ulykkestypen som forekommer hyppigst på motorsykel. I planperioden vil det særlig være behov for et bedre kunnskapsgrunnlag om:

- Hvordan kravet om ABS bremses på nye tunge motorsykler som ble innført i 2017 påvirker hvordan motorsyklisten treffer rekkverk, som grunnlag for å vurdere hvordan rekkverk bør utformes og behovet for underskinner.
- Blikkbruk og plassering for motorsyklister som kjører i følge, som grunnlag for opplæring og bevisstgjøring om riktig blikkbruk og plassering i kurver.
- Bruk av særskilt veioppmerking i kurver i en norsk kontekst, som grunnlag for å vurdere effekt på fartsnivå og plassering i kurver samt ulykker.

Oppfølgingstiltak

- 19.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikantforståelse og trafikksikkerhet. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikopsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter. Fagfolk fra andre nordiske land vil også bli invitert til å delta i fagforumet.
- 19.2 Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt om trafikkopplæring og ulykkesreduksjon.

19.3 Kunnskap om ulykkesituasjonen og tilstandsutviklingen

Videreutvikling av Statens vegvesens ulykkesregister

Statens vegvesen lanserte i september 2020 et nytt revidert ulykkesregister, TRULS. I første fase ble det tidligere STRAKS-registeret overført til ny teknologisk plattform og det ble gjort tiltak for å bedre kvalitet og datasikkerhet. Statens vegvesen har også publikumsløsningen TRINE, som gir allmenheten mulighet til å filtrere og sette opp enkle tabeller med ulykkesdata.

I 2022 fikk fylkeskommunene og noen offentlige forvaltningsorganer med tjenstlig behov (Nye Veier, Statens havarikommisjon og politiet) tilgang til TRULS. Fylkeskommunene har tilgang til alle ulykkesdata for sine respektive fylker.

I 2024 startet den elektroniske overføringen av data fra politiet til Statens vegvesen. Dette vil sikre at ulykkesregisteret til Statens vegvesen vil få mer og bedre data om ulykker, samt at data vil komme raskere enn tidligere.

Statens vegvesen vil i planperioden gjennomføre tiltak som vil gi en ytterligere forbedring av kvaliteten på ulykkesdata. Det er et mål å samle all informasjon om en ulykke fra de ulike kildene internt i Statens vegvesen, som TRULS, ulykkesanalysegruppens database og eventuelt andre kilder. I tillegg vil Statens vegvesen se på muligheten for å hente data om skadegrad fra helsevesenet for å få et mer komplett ulykkesbilde. Statens vegvesen vil også tilgjengeliggjøre av data for offentlige forvaltningsorganer og veieiere som har behov for informasjon utover det som ligger i TRINE (tiltak 19.3).

Videreutvikling av arbeidet til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Formålet med analysene er å få økt kunnskap om årsaksforhold og skademekanismer som kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker med alvorlige konsekvenser. I tillegg til å belyse den enkelte ulykke, samles informasjon om ulykkene og de medvirkende faktorene i Ulykkesanalysegruppens database. Databasen er et viktig kunnskapsgrunnlag og brukes til forskning, tema- og trendanalyser og som underlag for politikk- og tiltaksutforming.

Det har over tid vært en større reduksjon i drepte enn i hardt skadde, og en forutsetning for å nå etappemålet for 2030 er at vi de nærmeste årene får en betydelig reduksjon i antall hardt skadde. Det er da viktig å avdekke om det er spesifikke tiltak som kan bidra til en bedre utvikling i antall hardt skadde. Mer kunnskap om ulykker med hardt skadde kan gi innsikt i faktorer som hindret dødelig utfall og om det er andre medvirkende faktorer knyttet til årsaks- og skadeforhold enn i dødsulykkene. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde (tiltak 19.4).

For alle dybdeanalyser av dødsulykker identifiseres medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og at ulykken fikk dødelig utfall. I tillegg blir det vurdert om ulykkesanalysen har gitt kunnskap om sikkerhetsproblemer som kan forebygges ved å iverksette tiltak, enten hos Statens vegvesen eller andre offentlige og private aktører. Dette kan både være konkrete fysiske tiltak på ulykkesstedet, endring av regelverket, behov for økt kunnskap og behov for trafikantrettede tiltak. De enkelte ulykkesanalyserapportene (UAG-rapport) formidles til den aktuelle veieiere. Statens vegvesen utarbeider også hvert år en samlerapport som gjennomgår resultatene fra analysearbeidet og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet. For å styrke formidlingen og legge til rette for at funnene fra ulykkesanalysearbeidet tas i bruk, vil Statens vegvesen utvikle en søkbar løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, samt et system for å følge opp funnene og læringspunktene (tiltak 19.5).

Tematiske analyser av ulykkesdata

Temaanalyser som omfatter analyse av spesifikke trafikantgrupper eller ulykkestyper, kan gi innsikt i hvorfor disse ulykkene skjer, som igjen kan gi grunnlag for å identifisere treffsikre tiltak. Slike analyser tar gjerne utgangspunkt i UAG-databasen og UAG-rapporter, men kan også suppleres med øvrig ulykkesstatistikk og andre datakilder. Temarapportene gir et viktig grunnlag for organisatorisk læring og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Statens vegvesen har utarbeidet en rekke temaanalyser om blant annet eldreulykker, ulykker med ATV, ulykker i gangfelt og ulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei. Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året (tiltak 19.6). Aktuelle tema vil blant annet være dødsulykker i tunnel, temaanalyse om dekk, sykkelulykker, ulykker med elsparkesykkel, fotgjengerulykker og ulykker i byområder.

Bruk av skadedata for å få et mer komplett bilde av ulykkesituasjonen

Den offisielle ulykkesstatistikken er basert på politirapporterte veitrafikkulykker med personskade. Det er imidlertid en betydelig andel ulykker som ikke rapporteres. Særlig gjelder dette ulykker med lettere skadde og singelulykker med sykkel og elsparkesykkel. I tillegg inngår ikke fotgjengeres singelulykker i definisjonen av en veitrafikkulykke (se kapittel 13.3).

Formålet med *Fyrtårnprosjektet* er å gi et mer komplett bilde av skadde etter ulykker i trafikken, bedre analyser og mer bruk av data. Prosjektet ble startet i 2022, og har i utgangspunktet en varighet på fem år (frem til 31. desember 2026). Folkehelseinstituttet (FHI) leder arbeidet, med deltakere fra Statens vegvesen, Nasjonalt traumeregister, deltakende sykehus og kommunale legevakter, samt folkehelsekoordinator fra en av de syv byene hvor *Fyrtårnprosjektet* registrerer data. Blant de ti sykehusene og de syv kommunale legevaktene som inngår i *Fyrtårnprosjektet*

har man sett en økning i andel skader rapportert med skadeskjema (FMDS¹¹²) sett opp imot skadediagnoser i Norsk pasientregister (NPR). Den estimerte komplettheten for de deltagende enhetene innen spesialisthelsetjenesten økte fra 47 prosent i 2022 til 67 prosent i 2024. Fremdriften i prosjektet har vært lavere enn planlagt, og behovet for å videreføre prosjektet er derfor til vurdering (tiltak 19.7).

I påvente av at *Fyrtårnprosjektet* leverer data, har det blitt satt i gang flere initiativ for å ta i bruk data fra helsevesenet. Gjennom registreringer ved Oslo skadelegevakt av skader blant fotgjengere (2016¹¹³), syklistar (2014¹¹⁴, 2019/2020¹¹⁵ og 2023) og elsparkesyklister (2019/2020¹¹⁵ og 2023) har det kommet frem ny kunnskap om blant annet omfang, alvorlighetsgrad og årsaker til skadene. Resultatene fra Oslo skadelegevakt har vært viktig for å kunne følge ulykkesutviklingen og vurdere behov for tiltak, særlig rettet mot elsparkesykkel. Statens vegvesen ønsker å gjennomføre tilsvarende kartlegginger av skader med fotgjengere, sykkel og elsparkesykkel i perioden 2026-2029.

Transportøkonomisk institutt har hatt flere forskningsprosjekter for å få økt kunnskap om ulykker med syklistar, elsparkesyklister og gående. Gjennom prosjektet *ReCyCLIST* ble det utviklet et digitalt registreringsverktøy der pasienter ved legevakt og sykehus i Agder selv kunne registrere ulykker på sykkel og elsparkesykkel. Registreringen pågikk fra 1. juni 2022 til utgangen av september 2023 og omfattet stedfesting på kart, type skade og årsak.¹¹⁶ Dette er videreført i prosjektet *CyWalk* som også inkluderer ulykker med gående.¹¹⁷ Prosjektet pågår fra mai 2024 og ut 2027 og omfatter flere byområder. Gjennom *CyWalk* deles ulykkesdata med de involverte kommunene fortløpende, slik at det skal være mulig å ta i bruk kunnskap om årsaker til ulykker for å identifisere tiltak (se også faktaboks 13.1 i kapittel 13).

Prosjektene fremskaffer ulike data, som på ulike måter gir ny innsikt og bedre oversikt over omfang, årsaker m.m. Kunnskap fremskaffet gjennom disse prosjektene er svært viktige supplement til de offisielle ulykkesdataene og har en viktig funksjon for å identifisere tiltak. Mens sykkelskader utgjør en relativt liten andel i den offisielle ulykkesstatistikken, viste registreringer ved Sykehuset i Vestfold at syklistar stod for om lag halvparten av alle skadetilfeller registrert i perioden 2020-2022. Dette er vist i faktaboks 19.1.

¹¹² Felles Minimum Datasett (FMDS) er et skaderegistreringsskjema med utdypende informasjon om skaden (skadetidspunkt, skadested, skademekanisme, alvorlighetsgrad, fremkomstmiddel m.m.)

¹¹³ TØI-rapport 1609/2017 [Fotgjengerskader i Oslo i 2016 - En analyse av skadedata fra Oslo legevakt](#)

¹¹⁴ Oslo skadelegevakt. 2015. [Sykkelskader i Oslo 2014](#)

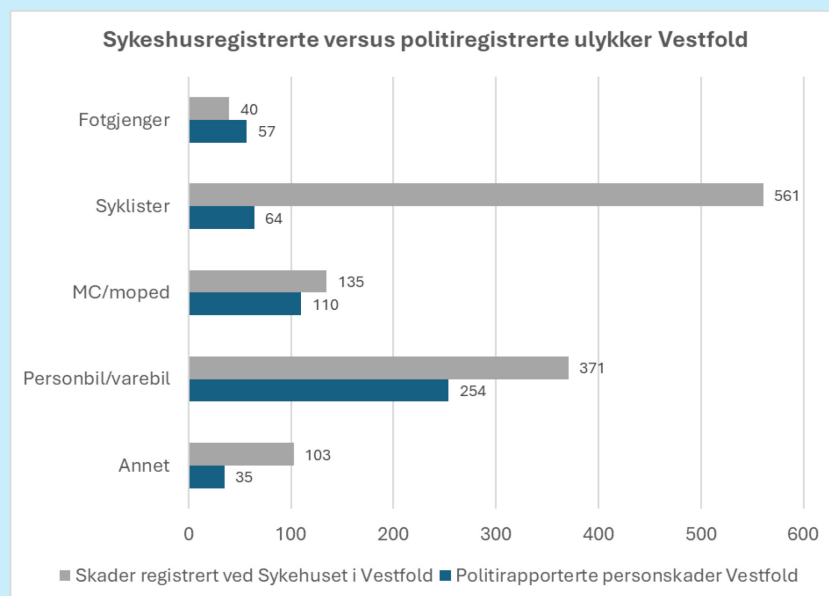
¹¹⁵ Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720

¹¹⁶ Omtale av ReCyclist: <https://www.toi.no/recyclist/>

¹¹⁷ Omtale av CyWalk: <https://www.toi.no/cywalk/>

Registrering av skadedata ved Sykehuset i Vestfold

Vestfold fylkeskommune samarbeider med Sykehuset i Vestfold om registrering av skadedata for trafikkulykker for å få et bedre grunnlag for å både følge ulykkesutviklingen og vurdere aktuelle tiltak. Figuren viser resultater av registreringer i perioden 2020-2022 sammenholdt med registrering av politirapporterte personskadeulykker.



Figur 19.1 - Sammenligning mellom sykehusregistrerte og politirapporterte trafikkulykker 2020-2022. ¹¹⁸

Hovedbildet er at de politirapporterte personskadeulykkene gir en betydelig underrapportering, særlig for sykkelulykkene. Mens de politirapporterte ulykkene gir et bilde av at det er ulykker med personbil og varebil som er den største utfordringen, viser de sykehusregistrerte ulykkene at hovedutfordringen er sykkelulykker. Ni av ti sykkelulykker er ikke registrert i den offisielle statistikken. Fra og med 1. januar 2024 registreres også data om singelulykker med gående.

Skadedata stedfestes og presenteres sammen med de politirapporterte ulykkene og andre trafikkdata i et [Mobilitetsdashboard](#).

Faktaboks 19.1 - Registrering av skadedata ved Sykehuset i Vestfold

Kunnskap om ulykker, risikofaktorer og årsakssammenheng er en forutsetning for å kunne gjøre et godt og målrettet forebyggende arbeid, så vel lokalt som nasjonalt. Det finnes mange ulike kilder å hente kunnskap fra, og samarbeid på tvers av aktørene er derfor avgjørende, både for å innhente, analysere og sammenstille data og for å tilgjengeliggjøre denne kunnskapen. En rekke aktører som Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Skadeforebyggende forum er pådrivere i dette arbeidet.

¹¹⁸ Vestfold og Telemark fylkeskommune. 2023. [Skadedataprojektet. En rapport med resultater og erfaringer fra prosjektperioden](#)

Oppfølging av tilstandsutviklingen

Som en del av oppfølgingen av de nasjonale tiltaksplanene for trafikksikkerhet på vei er det fastsatt måлиндikatorer innenfor områder med dokumentert vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde (se også kapittel 1.4). Gjennom jevnlig tilstandsundersøkelser får vi kunnskap om historisk utvikling og trender, som gir grunnlag for å evaluere og kontinuerlig forbedre trafikksikkerhetsarbeidet. Kunnskap om tilstandsutviklingen gir grunnlag for å vurdere om vi er på rett vei innenfor de enkelte innsatsområdene, eller om det er behov for forsterket innsats. Denne kunnskapen brukes også som grunnlag for å fastsette ambisjonsnivået for måлиндikatorene i de nasjonale tiltaksplanene for trafikksikkerhet. I planperioden vil Statens vegvesen gjennomføre tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelme, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år) (tiltak 19.8).

Oppfølgingstiltak

- 19.3 Statens vegvesen vil tilgjengeliggjøre og dele relevante ulykkesdata som i dag ikke ligger i TRINE med kommuner og andre interessenter.
- 19.4 Statens vegvesen vil gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde.
- 19.5 Statens vegvesen vil utarbeide en løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, og system for oppfølging av funn og læringspunkter.
- 19.6 Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året.
- 19.7 Statens vegvesen, FHI og Helsedirektoratet vil fortsette å bidra i Fyrtårnprosjektet. Prosjektet har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter ulykker i trafikken, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
- 19.8 Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil gjennomføre tilstandsundersøkelser som gir grunnlag for å følge opp mål for tilstandsutviklingen. Statens vegvesen har ansvar for tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelme, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år).

19.4 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy

Modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader (*Skost*)

Statens vegvesen bruker ulykkesmodeller for å beregne forventet antall ulykker og skader på ulike veistrekninger, som grunnlag for å kunne prioritere strekninger der det er størst behov for trafikksikkerhetstiltak. Modellene er basert på ulykkesdata, trafikkmengde (ÅDT), lengde, veitype og andre veiegenskaper. Beregningen gjøres med verktøyet *Skost*, der de registrerte skadetallene på en gitt strekning sammenlignes med de estimerte normale skadetallene for alle tilsvarende like strekninger i Norge. Dette resulterer i en beregnet forventet fremtidig ulykkessituasjon på strekningen. *Skost* er dermed et nyttig verktøy i arbeidet med å identifisere strekninger med høy forventet skadekostnad. I tillegg er det et utgangspunkt for å beregne virkninger av tiltak.

En oppdatert versjon av *Skost* ble ferdigstilt i 2024, og er tilgjengelig for bruk internt i Statens vegvesen. I forbindelse med ferdigstillingen ble programmet oppdatert fra å være et Excel-basert verktøy, til å bli tilgjengeliggjort i PowerBI. Videreutviklingen inkluderte også visning av resultater i en kartløsning.

Skost er utarbeidet både for riksveinettet og for fylkesveinettet, og det tas sikte på at verktøyet også skal bli gjort tilgjengelig for fylkeskommunene og for Nye Veier. Verktøyet vil i tillegg bli videreutviklet og oppdatert i lys av ny kunnskap om trafikksikkerhet.

Verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei (*TSeffekt*)

På strekninger der det er påvist høy risiko eller høye skadekostnader vil det være behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen har utviklet og oppdatert beregningsverktøyet *TSeffekt*, som brukes til å beregne trafikksikkerhetsvirkninger av stedfestede tiltak. Beregningene tar utgangspunkt i registrert ulykkessituasjon i før-situasjonen, ulykkesmodellene og forventet effekt av det aktuelle tiltaket.¹¹⁹ Beregningene viser tiltakets forventede bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. *TSeffekt* er tilpasset bruk både på riksveier og fylkesveier.

Kunnskap om effekt av tiltak

Oppdatert kunnskap om forventet trafikksikkerhetseffekt av ulike tiltak er et viktig grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet, både lokalt, regionalt og nasjonalt. *Trafikksikkerhetshåndboken*, som utgis av TØI med finansiering fra Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, er en viktig kilde til slik kunnskap. Denne fornyes kontinuerlig, med et antall oppdaterte kapitler hvert år. Revisjonene legges ut på nettet etter en kvalitetssikring av fagpersoner. Arbeidet med oppdatering av *Trafikksikkerhetshåndboken* vil bli videreført.

¹¹⁹ *TSeffekt* inkluderer per i dag 75 ulike trafikksikkerhetstiltak som man kan beregne effekten av. Effektene er ment å brukes på forventede antall skader. Det forventede antall skader, for eksempel på en veistrekning, er det antall skader man forventer på lang sikt dersom ingen tiltak implementeres og alt annet er uendret. Effekten av ulike tiltak baserer seg på kunnskap i *Trafikksikkerhetshåndboken*, og tiltakene er oppsummert i Transportøkonomisk Institutt sin *Effektkatalog*.

Effektkatalogen er først og fremst et grunnlag til beregningsverktøyet *TSeffekt*, men kan også brukes som grunnlag for å vurdere trafiksikkerhetseffekter og prioritere tiltak generelt. Den bygger i hovedsak på *Trafiksikkerhetshåndboken*, og oppsummerer forventede effekter på antall drepte og skadde for ulike trafiksikkerhetstiltak. Dette vil være kunnskap som vil være relevant i en rekke sammenhenger, for eksempel ved revisjon av veiledninger og normaler, trafiksikkerhetsinspeksjoner og -revisjoner og vurdering av aktuelle løsninger i plan- og byggeprosjekter. Statens vegvesen vil legge til rette for at kunnskapen om virkninger av tiltak blir tatt mer i bruk.

Bruk av maskinlæringsalgoritmer, kunstig intelligens og nye digitale verktøy

Statens vegvesen har etablert flere datadomener innen ulike virksomhetsområder, blant annet trafiksikkerhet og Nullvisjon. Formålet med *datadomenet nullvisjon* er å skape merverdi av data ved å samle inn og analysere informasjon og kunnskap fra ulike kilder. Gjennom hypotesetesting og analyser utvikles konkret innsikt som danner grunnlag for anbefalinger, som igjen kan omsettes til målrettede trafiksikkerhetstiltak.

Så langt har analysene hovedsakelig vært basert på data om vei- og trafikkforhold, for eksempel i arbeidet med å identifisere risikokurver og gjennomføre rekkverksanalyser. I planperioden vil datadomenet også utforske potensialet i data knyttet til kjøretøy og trafikant. Aktuelle problemstillinger kan være om det finnes strekninger der førerstøttesystemer ofte griper inn, eller om det kan identifiseres områder med høy fart eller lav friksjon. På trafikantsiden vil analyser av føreropplæring være særlig relevante, samt muligheten for å identifisere ulike trafikantprofiler, som for eksempel "råkjøreren" eller "yrkessjåføren".

Ny innsikt om vei- og trafikkforhold, kjøretøy og trafikant kan kombineres i mer komplekse analysemodeller. Dette gir grunnlag for dypere forståelse og mer målrettede og effektive tiltak, for eksempel mer treffsikre trafiksikkerhetskampanjer. Statens vegvesen vil, basert på ny innsikt som fremkommer gjennom datadomene Nullvisjonen, identifisere, prioritere og anbefale nye trafiksikkerhetstiltak.

Datadomenet sammenstiller eksisterende datakilder for å teste hypoteser gjennom analyser. En utfordring har vært at data ofte samles inn til spesifikke formål, noe som kan gjøre det vanskelig å bruke dem til analyse. I tillegg kan personvern hensyn sette begrensninger. Statens vegvesen samler kontinuerlig inn store mengder data, og fremover vil det være viktig å utvide formålet med innsamlingen til også å omfatte analyse og innsiktsutvikling.

19.5 Formidling av kunnskap

Flere aktører bruker ressurser på å formidle kunnskap om trafiksikkerhet utover egen organisasjon. Trygg Trafikk har i mange år avholdt årlige konferanser der det fokuseres på samfunnsaktuelle tema av betydning for trafiksikkerheten. I tillegg avholdes fagmøter. Flere fylkeskommuner arrangerer årlige konferanser der målgruppen er kommunalt ansatte og andre som jobber med trafiksikkerhet på lokalt nivå. Ansatte i Statens vegvesen bidrar i betydelig grad til formidling av kunnskap om trafiksikkerhet, både på egne arrangementer som er åpne for ekstern deltakelse og på andre aktørers arrangementer.

En rekke enkeltpersoner, lag og foreninger driver utøvende, holdningsskapende arbeid rettet mot ulike trafikantgrupper. Flere av aktørene jobber relativt isolert og med små eller ingen budsjetter. Trafikkatferd vil arbeide for at aktører som jobber med utøvende holdningsskapende arbeid skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet, samt at medlemmer deler kunnskap og erfaringer gjennom webinarer og møter (tiltak 19.9).

Statens vegvesen startet i 2022 opp webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet. Det er siden arrangert webinarer om ulike tema, som alle ligger tilgjengelig på Youtube. Statens vegvesen vil videreutvikle denne webinarserien og knytte den tettere opp mot innsatsområdene i tiltaksplanen (tiltak 19.10). Trygg Trafikk vil arrangere fagmøter om relevante trafikksikkerhetstema for å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet (tiltak 19.11).

Oppfølgingstiltak

- 19.9 *Trafikkatferd* vil arbeide for at aktører som jobber med utøvende holdningsskapende arbeid skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet.
- 19.10 Statens vegvesen vil videreutvikle webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* som arena for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.
- 19.11 Trygg Trafikk vil arrangere fire fagmøter i året for å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet.

Del III – ØVRIGE OMRÅDER

20. Straff og førerett

Etterforskning og straffesaksbehandling

God etterforskning og straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at Straffereaksjonen blir riktig. Politiet vil derfor ferdigstille saker om trafikklovbrudd i umiddelbar tilknytning til lovbruddet, slik at sakene raskt kan påtaleavgjøres. Dette vil gi en god allmenn- og individualpreventiv effekt.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt farlig bevisst kjøreatferd, er blant riksadvokatens prioriterte saksområder. Dette følger av riksadvokatens årlige prioriteringskrav til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen. Riksadvokaten har i brev fra 2017 gitt direktiver for den kvalitet og standard som politiet skal forholde seg til i etterforskning av alvorlige trafikkulykker.¹²⁰ Politiet vil følge opp Riksadvokatens direktiver.

Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

Politiet vil ha høy oppmerksomhet på risikovillige førere ved bruk av kunnskap og teknologiske hjelpemidler, som for eksempel ANPR¹²¹, og analyseinstrumenter for annen ruspåvirkning enn alkohol.

Politiet vil øke fokuset på inndragning og bruksforbud av kjøretøy som følge av grove eller gjentatte trafikklovbrudd.

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene har sett på forslag til skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken. Arbeidsgruppen har blant annet foreslått regler for mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd. Forslaget har vært på offentlig høring, med høringsfrist 8. mai 2025. Samferdselsdepartementet går nå gjennom høringssvarene og vil deretter vurdere videre oppfølging. Regjeringen vil ta endelig stilling til forslagene etter at departementet har behandlet saken ferdig.

Tiltak innen førerett

Politiet har gjennom flere år benyttet digital bøtelegging på kontrollstedet. Det medfører umiddelbar registrering av prikkbelastning, samt et sikrere system for å avdekke om føreretten skal inndras på grunn av for høy prikkbelastning. Politiet registrerer også midlertidig fører-kortbeslag direkte i førerkortregisteret.

Manglende edruelighet etter vegtrafikklovens § 34

Vegtrafikkloven inneholder bestemmelser om tap og tilbakekall av førerett i §§ 33 og 34. Loven bygger på et tosporet system. Tap av retten til å føre motorvogn kan for det første skje i forbindelse med straffesak etter § 33 nr. 1, dersom innehaveren blir «*ilagt straff*». Tilbakekall på annet grunnlag enn at innehaveren blir ilagt straff skjer administrativt etter reglene i vegtrafikk-

¹²⁰ Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «*Dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten*».

¹²¹ ANPR (Automatic Number Plate Recognition) er en teknologi for gjenkjenning av bilskilt. Teknologien består av et kamerasystem og programvaresom tolker bilder og gjør automatiske registersøk.

loven § 34. De administrative forvaltningsvedtakene er proaktive beslutninger, og skal sikre at innehavere av førerett på ethvert tidspunkt fyller de lovfastsatte krav for å ha rett til å føre motorvogn.

Vegtrafikkloven § 34 inneholder to ulike grunnlag for tilbakekall som følge av rusmiddelbruk. Etter første og andre ledd kan føreretten tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til blant annet helse, herunder at innehaveren ikke må misbruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Tilbakekall etter denne bestemmelsen bygger på medisinskfaglige vurderinger etter førerkortforskriftens vedlegg 1.¹²² De såkalte helsesakene fanges som regel opp av helsepersonell og ikke av politiet. Vegtrafikkloven § 34 femte ledd inneholder i tillegg tilbakekallshjemmelen som gir politiet adgang til, på nærmere vilkår, å tilbakekalle føreretten dersom innehaveren av føreretten «*ikke er edruelig*» eller «*hans vandel for øvrig*» er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

Politiet skal følge opp forvaltningshjemplene gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsene er oppfylt. Eksempelvis kan dette være når politiet gjennom en straffesak får informasjon om at en person misbruker rusmidler i et slikt omfang at det utgjør en risiko i trafikken.

Arbeid med nytt regelverk i EU - Trafikksikkerhetspakken

EU-kommisjonen foreslo i 2023 *Trafikksikkerhetspakken* (The Road Safety Package), som består av tre deler:

- Revisjon av førerkortdirektivet.¹²³
- Revisjon av direktiv om grensekryssende håndheving av trafikkovertrедelser.¹²⁴
- Nytt direktiv om tilbakekalling av førerett.¹²⁵

Alle de tre delene vil kunne få betydning for førerett i Norge, og har kommet ulikt langt i prosessen mot endelig vedtak.

Det er politisk enighet i EU om nytt **fører kortdirektiv**, men det er per september 2025 ikke formelt vedtatt. Formålet med fjerde førerkortdirektiv er å bidra til å øke trafikksikkerheten og legge til rette for fri bevegelighet for EU-borgerne. Direktivet tar hensyn til den digitale utviklingen og miljøspørsmål. Direktivets innhold følger i hovedsak innholdet i tredje førerkortdirektiv, men med en ny struktur.

Hovedendringene i det nye førerkortdirektivet er blant annet:

- Innføring av digitalt førerkort for hele EU.
- Førerkort i klasse B og C for 17-åringer med ledsager.
- Prøveperiode i alle klasser ved førstegangsutstedelse.
- Krav til førerkortinnehavers helse.
- Utvidede vektgrenser for enkelt førerkortklasser.
- Fjerning av krav om trinnvis erverv av førerkort for tyngre klasser.

¹²² [Forskrift om førerkort m.m. \(fører kortforskriften\) Vedlegg 1 Helsekrav](#)

¹²³ Driving License Directive

¹²⁴ Directive on Cross Border Enforcement on road safety related traffic offences

¹²⁵ Directive on Driving Disqualification

Forslagene vil i ulik grad få konsekvenser for Norge. I mange tilfeller har Norge sikkerhetsstandarder og bestemmelser som går lenger enn det som ligger i forslaget til revidert direktiv, og det er viktig at vi fortsatt skal kunne opprettholde dette. Det vil måtte gjennomføres regelverksendringer, oppdatering av rutinebeskrivelser og læreplaner. I tillegg vil det måtte gjennomføres endringer i, og utvikling av, relevante tekniske systemer i førerkortforvaltningen.

Det nye digitale førerkortet i EU gjør at det må utvikles nye digitale løsninger, herunder tilrettelegging for plassering av dette i EUs digitale lommebok og en tjeneste for å kunne verifisere digitale førerkort fra andre medlemsland.

Enkelte førerkortklasser får etter det nye direktivet utvidede vektgrenser. Forutsetningen for at en førerkortinnehaver skal kunne benytte disse utvidede vektgrensene er at det gjennomføres kurs og/eller førerprøve. Medlemslandene står fritt til å velge hvilke krav som skal stilles.

Tidligere har det vært valgfritt for medlemslandene å stille krav til helsemessige undersøker før utstedelse av førerkort i lette klasser. Nytt direktiv gir medlemslandene muligheten til å velge mellom å stille krav til medisinsk undersøkelse eller bruk av egenerklæring for utstedelse av førerkort første gang og ved fornyelse, men det er et obligatorisk krav til medlemslandene om å uansett gjennomføre en undersøkelse av synet til den som søker om førerkort.

Obligatorisk medisinsk undersøkelse ved erverv og fornyelse av førerkort i tunge klasser videreføres. Norsk regelverk er i tråd med disse kravene. En nyhet er at alle søkere skal vurderes for synsstyrke og eventuelt henvises til synsfeltundersøkelse.

Direktiv om **grensekryssende håndheving av trafikkovertredelser** skal fremme utveksling av opplysninger om trafikksikkerhetsrelaterte veitrafikkovertredelser. Formålet er å forenkle håndhevingen av trafikksikkerhetsrelaterte overtredelser som gjøres i et annet land enn der kjøretøyet er registrert. Blant annet skal rettshåndhevende myndigheter ha tilgang til nasjonale registre for å få opplysninger om kjøretøyets registrerte eier og samarbeidet mellom nasjonale kontaktpunkt skal styrkes. Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen 7. februar 2025, og gjennomført i norsk rett.

Revidert direktiv om grensekryssende håndheving av trafikkovertredelser, som er en del av trafikksikkerhetspakken, ble endelig vedtatt i EU i desember 2024. Direktivet utvider listen over overtredelser som kan gi rett til søk i registrene, og åpner også for å innhente flere typer opplysninger enn det som følger av det første direktivet, noe som vil kunne gjøre det enklere å identifisere føreren av kjøretøyet.

Forslaget om nye regler om **tilbakekall av førerett** angår først og fremst de alvorlige trafikkregelbruddene som blant annet store fartsoverskridelser, promille/ruskjøring samt å forårsake død eller alvorlig kroppsskade som følge av et trafikkregelbrudd. Direktivet er ment å tilrettelegge for at grove trafikkregelbrudd begått i utlandet får konsekvenser for vedkommendes førerett, både i hjemlandet og i resten av EU. Det er politisk enighet i EU om forslaget til direktiv om tilbakekall av førerett, men det er ennå ikke formelt vedtatt.

21. Bedre skadebehandling

Medisinsk nødtelefon 113 og førstehjelp

Tidlig varslings til medisinsk nødtelefon 113 bidrar til å redde liv og begrense varig helseskade ved alvorlige sykdoms- og skadetilstander. Medisinsk nødtelefon 113 bemannes av spesialtrent helsepersonell som umiddelbart vurderer situasjonen, gir råd og veiledning til publikum og varsler aktuelle ressurser, enten dette er bil-, båt- eller luftambulans, legevakt, og ved behov også politi-, brann- og redningstjenesten.

En videoløsning mellom innringer og AMK-operatør er etablert ved alle landets til AMK-sentraler. Dette bidrar til å forenkle dialogen mellom publikum og nødmeldesentralene, og gir operatørene bedre forutsetninger for å skaffe seg oversikt over hendelsen og yte god veiledning om førstehjelpstiltak.

I tillegg til tidlig varslings og dialog med 113 er publikums innsats ofte avgjørende for utfallet, både ved alvorlig sykdom og skade. Det er derfor viktig at publikum har grunnleggende kunnskaper om livreddende førstehjelpstiltak.

Som ledd i arbeidet med å styrke publikums førstehjelpskunnskaper er det utarbeidet et førstehjelpskurs som er en obligatorisk del av trafikalt grunnkurs for å ta førerkort. Kurset fokuserer på plikter ved trafikkuhell og førstehjelpstiltak, og inkluderer både teori og praktisk øvelse. Kurset skal gi deltakerne kunnskap og ferdigheter til å kunne yte livreddende førstehjelp ved trafikkulykker.

Posisjonering av innringer og eCall

De fleste ulykker varsles via vanlig mobiltelefon, og disse sender også automatisk inn sin GPS-posisjon til nødmeldesentralene hos de tre nødetatene, men da via systemet Advanced Mobile Location (AML). Alle nødmeldesentralene har kartsystemer som viser nøyaktig posisjon på disse, selv om innringerne ikke nøyaktig vet hvor de befinner seg.

ECall er et europeisk nødansropssystem som skal sikre hurtig bistand ved trafikkulykker. Ved ulykke ringer kjøretøy automatisk opp en alarmsentral, taleforbindelse opprettes og opplysninger om kjøretøyets posisjon m.m. formidles til alarmsentralen. Det er også mulig å utløse eCall manuelt ved å trykke på en SOS-knapp inne i bilen. I dag besvares eCall primært av 110-sentralene i Norge, som kobler inn AMK og politi ved behov. ECall er påbudt i alle personbiler og lette varebiler som er typegodkjent etter 31. mars 2018.

22. Trafikanter med innvandrerbakgrunn

En tidligere undersøkelse viser at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte.¹²⁶ Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, og særlig innvandrere fra Midtøsten og Afrika. Det foreligger ikke nyere undersøkelser som peker i retning av at innvandrere har en særskilt høyere ulykkesrisiko. Erfaringsgrunnlaget fra aktører som driver trafikk sikkerhetsopplæring peker likevel på to utfordringer som det er grunn til å tro er av en relativt stabil karakter når det gjelder denne målgruppen: Språklige utfordringer og manglende kunnskap og forståelse av norsk trafikkultur. Utfordringene anses særlig stor for undergrupperingen av nyankomne innvandrere. Det vurderes derfor som nødvendig å videreføre tiltak som kan redusere den negative effekten som nevnte to utfordringer kan ha på trafikk-sikkerheten.

Det er mange ulike aktører som gjør en innsats inn mot innvandrere når det gjelder trafikk-sikkerhet og trafikkultur, og disse har ofte jobbet hver for seg og uten at innsatsen har vært samordnet. I 2019 ble det derfor opprettet et faglig nettverk med formål å fremme og samordne innsatsen rettet mot denne gruppen. Det er behov for å videreføre dette arbeidet i et «*Fagforum for innvandring og trafikk sikkerhet*». Trygg Trafikk vil lede forumet. Formålet er å dele fakta-grunnlag, etablere felles bruk av begreper og drøfte problemstillinger som bør prioriteres i møte med målgruppen. Forumet skal bidra til at aktørene er så godt faglig rustet som mulig for å utføre et godt informasjons- og opplysningsarbeid mot nåværende og kommende trafikanter med innvandrerbakgrunn.

Norges Trafikkskoleforbund har, i samarbeid med Trafikkforum, Trygg Trafikk og Statens vegvesen utarbeidet en begrepsoversikt med ordvalg og forklaringer slik at den kan bli et aktivt verktøy for bruk i trafikkopplæringen. Begrepsoversikten er oversatt til fire språk; engelsk, somali, arabisk og tigrinja. Det vil bli igangsatt et arbeid med sikte på å implementere begrepsoversikten i trafikkopplæringen.

Det er et stort behov for yrkessjåfører, og for mange innvandrere er dette en mulighet for innpass i det norske arbeidsmarkedet. Nord universitet har igangsatt et arbeid med å utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning. Dette arbeidet vil bli videreført i planperioden. Blant annet vil de sammenstille innsamlede grunnlagsdata fra studenter ved studiet *Trafikklærer tunge kjøretøy*, og se på hvilke didaktiske tiltak som kan gjøres for å styrke temaet trafikk sikkerhet i opplæringen av nye yrkessjåfører med innvandrerbakgrunn.

Det er en utfordring å få til et systematisk trafikk sikkerhetsarbeid som fanger opp alle nyankomne innvandrere fra land med en trafikkultur svært ulik fra den vi har i Norge. Flere aktører driver opplysningsarbeid om trafikk sikkerhet rettet mot denne målgruppen, blant andre Røde Kors, Norske kvinners sanitetsforening (NKSF), Trygg Trafikk og Nullvisjonen Agder. Men mangelen på formelle og obligatoriske arenaer gjør at dette arbeidet lett blir sporadisk. *Forum for trafikk sikkerhet og innvandring* vil utrede muligheten for at innvandrere skal pålegges å gjennomføre et trafikk sikkerhetskurs når de kommer til Norge og deltar på norskkurs. Bruk av simulatorer for bråstopp, riktig sikring av barn i bil og temaer som rus, fart og oppmerksomhet,

¹²⁶ TØI-rapport 988/2008 [Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikk sikkerhet](#)

kan være aktuelle temaer for et slikt kurs. Hovedmålet vil være å gi alle nyankomne innvandrere en første og generell innføring i norsk trafikkultur og sikkerhetstenkning.

Fylkeskommunene har ansvar for å tilrettelegge opplæringen for minoritetsspråklige elever som har kort botid i Norge og som har behov for et «overgangsår» før de begynner på ordinær Vg1. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å kunne tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser (tiltak 22.1). Et pilotprosjekt er iverksatt ved Heimdal videregående skole i Trondheim. Piloten består av tre delprosjekter; (1) holdningsskapende arbeid i samarbeid med ulike aktører, (2) «mekkebil» der formålet er å øke kunnskapen om kjøretøy, bilens virkemåte, vedlikehold og reparasjon av kjøretøy med fokus på trafikksikkerhet og (3) sykkelopplæring.

Mange voksne som er nyankomne til Norge har ikke syklet før, og er vant til en helt annen trafikkultur. Det er et stort behov for å spre kunnskap til denne gruppen. Trygg Trafikk vil derfor utarbeide opplæringsmateriell om sykling til voksne som er nyankomne til Norge (tiltak 22.2). Opplæringsmaterialet vil både inkludere ferdighetstrening og trafikkopplæring om regler, risiko m.m. Det vil blant annet bestå av filmer, digitale oppgaver og quiz. Prosjektet vil inngå som en del av Sykkeldyktig.no (se omtale i kapittel 10.2).

Oppfølgingstiltak

- 22.1 Fylkeskommunene vil tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser for nyankomne minoritetsspråklige elever.
- 22.2 Trygg Trafikk vil utarbeide opplæringsmateriell om sykling til nyankomne (voksne) i Norge.

23. Arbeid på og ved vei

Ulykkesrisikoen i veiarbeidsområder er som regel høyere enn på veier uten veiarbeid. Det er derfor viktig å kontinuerlig forbedre tiltak rundt arbeid på og ved vei. Feil eller mangelfull bruk av arbeidsvarsling gir høy risiko for skade på arbeidere og trafikanter. Dårlig planlagt arbeid gir ofte i tillegg redusert fremkommelighet. For mange veiarbeid gir farevarsling alene lite effekt på sikkerheten.

Det er utarbeidet en temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei i perioden 2010-2020.¹²⁷ Totalt inntraff 37 veitrafikkulykker med dødelig utgang. Totalt var det 42 omkomne i disse ulykkene, hvorav én arbeider og 41 passerende trafikanter. 38 prosent av de omkomne var gående eller syklende. Rapporten gir 35 anbefalinger, som vil være et viktig utgangspunkt for det videre arbeidet med å øke trafikksikkerheten i forbindelse med arbeid på og ved vei. Foruten å oppfordre til læring gjennom kunnskapsformidling, peker analysen på at det bør tas grep innenfor følgende områder:

- Forbedringer rettet mot skiltmyndighets organisering og kompetanse.
- Bedre tilrettelegging for myke trafikanter.
- Bedre koordinering og samhandling mellom utførende aktører.
- Forbedringer i byggherreleddet.
- Forbedringer gjennom krav og veiledning i Vegnormal *N301 Arbeid på og ved veg*.
- Forbedringer knyttet til kjøretøy.
- Forbedringer i organisering av landsdekkende ulykkesanalyser (UAG) og kontroller.
- Høyrisikoatferd i arbeidsområder.

I de fleste tilfeller må veiarbeidet gjennomføres mens det er trafikk på veien, noe som ofte medfører innsnevrede eller stengte kjørefelt, endret kjøremønster eller trafikkreguleringer. Oppdateringen av bestemmelser og krav i vegnormal *N301 Arbeid på og ved veg* har de siste årene hatt et sterkt fokus på å heve sikkerhetsnivået på hovedveinettet, noe som har gitt gode resultater. Det foreligger nå et behov for å rette fokus mot myke trafikanter og foreta en grundig gjennomgang av situasjoner der arbeidsutførelsen kan påvirke trafikantenes atferd og redusere sikkerheten for myke trafikanter.

Dagens vegnormal inneholder beskrivelser av tiltak for å ivareta sikkerheten til myke trafikanter, men disse er lite detaljerte. Flere av tiltakene fremstår som veiledende anbefalinger fremfor kravspesifikasjoner. Statens vegvesen vil derfor foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset myke trafikanter. Dette vil bli gjort i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet, som veimyndigheter og relevante interesseorganisasjoner (tiltak 23.1). Formålet med dette tiltaket er å styrke kravene og anbefalingene knyttet til varsling og sikring, med særlig vekt på gående og syklende.

Det pågår et arbeid med å endre vegtrafikklovens § 7a med tilhørende ny forskrift for arbeid på og ved vei. Dette skal gi hjemmelsgrunnlag for nye bestemmelser i vegnormal *N301* og tydeliggjøring av ansvar og roller i forbindelse med arbeid på og ved vei. I tillegg skal vedtaksmyndigheten få verktøy for å sikre etterlevelse av planer, samt hjemmel for å følge opp avvik som avdekkes gjennom kontroller, dersom ikke disse blir korrigert.

¹²⁷ Statens vegvesen. 2023. [Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei – Basert på data fra dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken 2010-2020](#) SVV-rapport 919.

Statens vegvesen godkjenner i størrelsesorden 18 000 – 20 000 planer for arbeidsvarsling i året, fordelt på riksvei og fylkesvei. Kontroll av arbeidsvarsling er et viktig verktøy i å sikre etterlevelse av arbeidsvarslingsplaner. Dersom dette ikke gjøres i stor nok grad, eller slår ulikt ut i landet, vil det kunne føre til manglende respekt for planene og ulike konkurransevilkår. For å sikre tilstrekkelig kontrollvirksomhet blir det satt årlige måltall for kontroll av arbeidsvarsling. Statens vegvesen vil hvert år i planperioden gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling (tiltak 23.2). Noen av disse vil kunne fokusere på særlige utfordringer. Dette kan for eksempel være kontroller ved skolestart der det pågår arbeid på veier som brukes som skolevei.

I perioden 2010-2020 skjedde 22 prosent av dødsulykkene i forbindelse med arbeid på og ved vei på kommunale veier. Kommunale veier omfattes ikke av Statens vegvesen sine kontroller av arbeidsvarsling, hvilket gir kommunene et særlig ansvar. Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafikksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklister skal prioriteres (tiltak 23.3).

Oppfølgingstiltak

- 23.1 Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset myke trafikanter i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
- 23.2 Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.
- 23.3 Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafikksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklister skal prioriteres.

24. Påkjørsel av hjortevilt

Påkjørsler av hjortevilt (elg, hjort, rådyr og villrein) er et omfattende problem i trafikken, både med tanke på menneskelige belastninger ved ulykkene og med tanke på dyrevelferd.

I perioden 2015-2024 ble ti personer drept og minst 63 hardt skadd ved påkjørsel av dyr. Om lag 90 prosent av personskadene ved påkjørsel av dyr skyldes påkjørsel av hjortevilt, og av disse er om lag 90 prosent på grunn av elg. Alle dødsulykkene i tiårsperioden skyldes elg. Det er en tendens til at antall drepte og hardt skadde i dyrepåkjørsler går ned, hvilket antas i hovedsak å skyldes at bilene har fått bedre karosserisikkerhet og flere og bedre førerstøttesystemer.

Hjorteviltregisteret viser at det i perioden 2015-2024 i gjennomsnitt ble registrert om lag 13 200 påkjørte hjortevilt per år, hvorav blant annet 8 900 rådyr, 2 400 elg og 1 700 hjort. Antallet har imidlertid omtrent doblet seg i løpet av tiårsperioden, noe som er en naturlig konsekvens av økende bestand, økende trafikkmengde og bedre levevilkår på grunn av klimaendringer. Det er rådyr som utgjør den største økningen. Påkjørslene medfører store lidelser for påkjørte dyr som ikke blir drept umiddelbart og for avkom som blir etterlatt uten å være i stand til å greie seg selv. Om lag 23 prosent av de rapporterte påkjørte dyrene blir aldri funnet. Disse kan ha store skader og lidelser over tid. Det er i tillegg 20-30 prosent av påkjørslene av hjortevilt som ikke blir meldt til politiet, hvilket betyr at det ikke blir iverksatt ettersøk eller registret i *Hjorteviltregisteret*. Dette gjelder spesielt rådyr.

Det finnes ikke noe register for påkjørsel av tamrein. Dette er en utfordring for veieiere, og kan føre til feilprioriteringer av tiltak for å redusere antallet tamreinpåkjørsler.

Viltfareskilt brukes for å varsle trafikanter om stor fare for vilt på eller ved veibanen. I veinormal *N300 Trafikkskilt* er det satt som krav at skiltene skal tas ned eller dekkes til i perioder når faren er moderat eller liten. Det er en kjensgjerning at dette ikke blir godt nok fulgt opp, og at mange viltfareskilt står oppe hele året, selv om det reelt kun er viltfare deler av året. I veinormal *N300* er det også satt som krav at det med jevne mellomrom (for eksempel hvert femte til tiende år) gjøres en større gjennomgang av viltskiltingen i samarbeid med de lokale viltmyndigheter.¹²⁸ Undersøkelser utført av Statens vegvesen viser at det er store avvik mellom hvor trafikkulykker med hjortevilt skjer og der fareskiltene er plassert. Gjennomgangen skal føre til at viltskilt på strekninger der det ikke lenger er tilstrekkelig viltfare blir fjernet og at det i stedet settes opp skilt på nye steder med dokumentert tilstrekkelig viltfare.

Unødvendig eksponering for fareskilt fører til at trafikantene mister respekten for skiltene og at de dermed har liten eller ingen effekt. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil derfor foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Dette omfatter blant annet etablering av rutiner for håndtering av skilt de deler av året det ikke er viltfare og fjerning av skilt på strekninger der vilt ikke lenger er et problem (tiltak 24.1). Statens vegvesen har utviklet en kartløsning som sammenstiller relevante opplysninger fra *Nasjonal vegdatabank* og *Hjorteviltregisteret*, og som vil være et nyttig verktøy i gjennomgangen av viltfareskiltingen.

I *Meld. St. 8 (2024-2025) Dyrevelferd* står det at «[Landbruks- og matdepartementet og Samferdselsdepartementet vil legge til rette for felles innsats og samarbeid om forebygging av](#)

¹²⁸ Dette gjelder skiltene 146.1, 146.2 og 146.3 i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Kravene det refereres til i teksten er «Skal-kravene» 2.4.26-2 og 2.4.26-3.

dyrepåkjørsler og tiltak som kan bidra til reduserte dyrelidelser knyttet til påkjørsler. Som en del av dette, vil Landbruks- og matdepartementet, i samarbeid med berørte departementer og etater, etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for forebygging og reduksjon av dyrepåkjørsler». På et mer operativt nivå er det behov for et forum for kunnskaps- og erfaringsdeling, der de ulike veieierne deltar, og der fokus er på påkjørsel av hjortevilt. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil sammen etablere et slikt forum (tiltak 24.2).

Statens vegvesen ble i 2023 partner i forskningsprosjektet WILDETECT¹²⁹ som ledes av SINTEF. Prosjektet skal undersøke forutsetninger for et integrert, trygt og smart trafikksystem, for å unngå kollisjoner med vilt. Prosjektet omfatter:

- Predikering av kollisjoner ved bruk av ulike registre.
- Viltdeleksjon- og varslingssystemer ved bruk av sensordata fra for eksempel bakke og drone, og integreringspotensial.
- Aksept og effekt av delløsninger i VR-lab og på vei.

Høsten 2025 etablerer Statens vegvesen en teststrekning på E6 i Oppdal, hvor fartsgrensen settes midlertidig ned fra 80 km/t til 60 km/t i korte perioder med særlig stor viltfare. Tiltaket forutsetter et nært samarbeid med lokal viltmyndighet, som vil melde fra om observasjon av elg i eller i nærheten av veien. Det vil bli utført måling av fartsnivå på teststrekningen, slik at man får en indikasjon på hvor stor respekt sjåførene har for en midlertidig nedsatt fartsgrense ved stor elgfare. Resultatet vil danne grunnlag for videre arbeid og tiltak. I tillegg vil teststrekningen bli brukt av WILDETECT til å gjøre tester med bruk av drone til varsling av vilt.

Oppfølgingstiltak

- 24.1 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal N300 Trafikkskilt.
- 24.2 Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for kunnskaps- og erfaringsdeling med mål om å identifisere effektfulle tiltak mot påkjørsel av hjortevilt på vei.

¹²⁹ WILDETECT ledes av SINTEF og har med Norsk Institutt for naturforskning, Høgskulen på Vestlandet, Statens vegvesen og IMSA Knowledge Company AS som partnere.

25. Turisme og trafikksikkerhetskultur

Norge har blitt et attraktivt reisemål for turister fra hele verden. Spesielt har vinterturisme og nordlysopplevelser i nord økt i popularitet. Dette har imidlertid ført til nye utfordringer for trafikksikkerheten, særlig fordi mange turister benytter leiebil uten erfaring med vinterkjøring. Uvante kjøreforhold har ført til flere farlige situasjoner, noen med alvorlige konsekvenser.

Om sommeren ønsker mange turister å oppleve den spektakulære naturen, med fjorder, fjell og naturopplevelser. Noen kommer med egne biler og er uvant med smale og svingete veier. De kjører gjerne sakte og midt i veibanen, og kan skape lange køer og frustrasjon blant andre trafikanter. På den annen side viser statistikken at mange av de som blir tatt i fartskontroller har utenlandsk førerkort. Det mangler imidlertid kunnskap om hvordan disse fordeler seg mellom turister og fremmedarbeidere.

I tillegg påvirkes sykkelturen negativt av den økte biltrafikken som turismen fører med seg.

Nasjonalt ansvar

Det er et nasjonalt ansvar å sørge for at turister i Norge blir tatt imot på en trygg og god måte. Målet er at turistene ønsker å komme tilbake, og at de tar med seg gode minner og en trygg reiseerfaring. Imidlertid har det de senere årene vært flere alvorlige ulykker med turister og et økende antall nestenulykker. Dette understreker behovet for økt oppmerksomhet og målrettede trafikksikkerhetstiltak overfor turister.

Turister kommer fra ulike land med varierende trafikksikkerhetskultur. Ulike holdninger og forståelse av trafikksikkerhet og trafikkregler påvirker hvordan man oppfører seg i trafikken. Derfor er det avgjørende å formidle norske trafikkregler og sikkerhetskrav på en tydelig og tilgjengelig måte til utenlandske besøkende.

Samarbeid mellom statlige, kommunale og private aktører er avgjørende for å lykkes. Statens vegvesen vil ta et initiativ til å etablere et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk (tiltak 25.1). Forumet skal blant annet bidra til bedre samordning av informasjon og tiltak for å styrke trafikksikkerheten for turister.

Statens vegvesen har etablert en nettside for turister, med praktiske råd og tips som gjør det trygt å ferdes i trafikken.¹³⁰ Denne vil bli opprettholdt og vedlikeholdt gjennom planperioden. Dette er likevel kun en av flere relevante nettsider, noe som gjør det vanskelig for turister å finne informasjonen de er ute etter. På Island har de hatt gode erfaringer med å samle all viktig sikkerhetsinformasjon på ett felles nettsted. Her finner turister informasjon om veinett, værforhold, sikkerhetsutstyr og andre relevante forhold, både i planleggingsfasen og under reisen.¹³¹ **XXXXX** vil ta initiativ til å etablere et tilsvarende nettsted for turister som skal til Norge (tiltak 25.2). Dette vil nødvendigvis måtte være et samarbeid mellom en lang rekke ulike aktører, og reiselivsnæringen vil være sentrale. *Nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk* (se tiltak 25.1) vil få en sentral rolle i dette arbeidet.

¹³⁰ [Roadtrip in Norway | Statens vegvesen](#)

¹³¹ [Safetravel - Be safe in Iceland](#)

Det er ikke avklart hvem som skal ta ansvar for tiltak 25.2. Det vil bli arbeidet videre med å avklare dette i tiden frem til den endelige utgaven av tiltaksplanen skal foreligge 1. mars 2026.

Selv om turisme er viktig for Norge og skaper inntekter for lokalsamfunn og arbeidsplasser innen overnatting, handel, transport og reiseliv, er det avgjørende å ivareta trafikksikkerheten for både turister og fastboende. Gode rasteplasser langs veiene kan redusere farlig parkering og gi rom for informasjon. Her kan det settes opp informasjonstavler med QR-koder som leder til det felles nettstedet med trafikksikkerhetsinformasjon. Andre tiltak kan være bedre tilrettelegging for kollektivtransport, samarbeid med leiebilfirmaer og forbedret skilting – noe også reiselivsbransjen etterlyser.

Oppfølgingstiltak

- 25.1 Statens vegvesen vil ta et initiativ til å etablere et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk.
- 25.2 **XXXXX** vil ta initiativ til å etablere et samarbeid med relevante aktører for å utvikle et felles nettsted der turister enkelt kan finne nødvendig informasjon, uavhengig av hvor i Norge de reiser. Målet er å øke trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper og bidra til en tryggere og mer positiv reiseopplevelse.

Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke

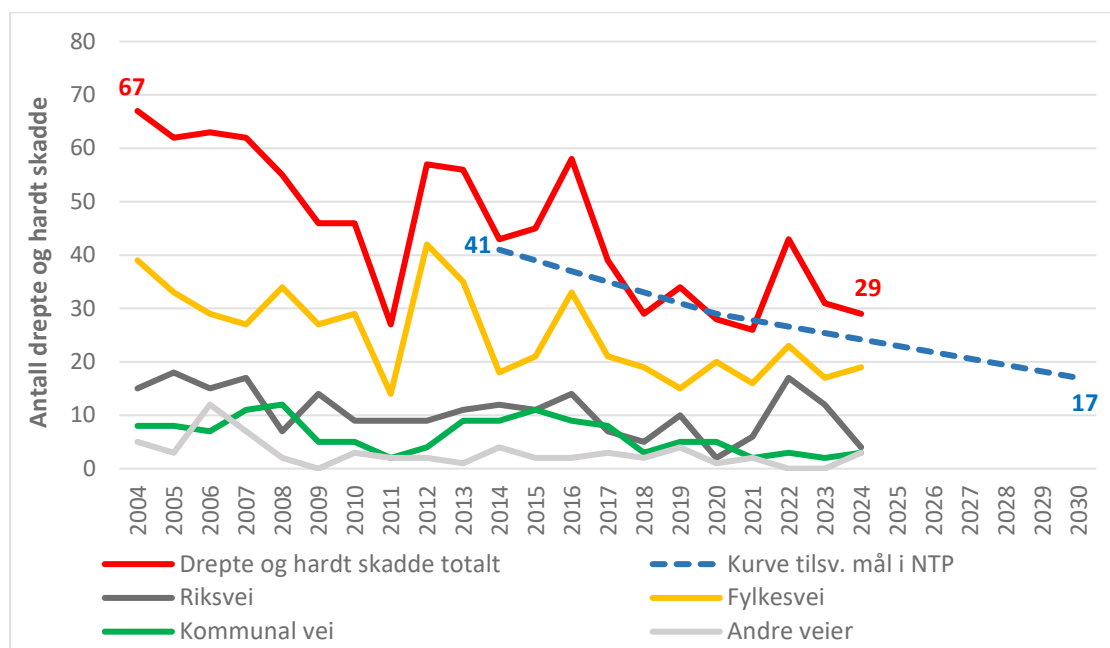
Dette vedlegget viser fylkenes utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2004 til 2024. I tillegg til samlet resultat vises en oppsplitting på riksvei, fylkesvei, kommunal vei og «andre» veier.

I figur 1.2 i kapittel 1.3 er det vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen i NTP 2025-2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I figurene nedenfor har vi lagt inn fylkesvise kurver, som viser nødvendig utvikling dersom fylkene skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som i den nasjonale kurven. Den nasjonale kurven har sin opprinnelse i NTP 2014-2023. Den ble videreført til 2030 i NTP 2018-2029, og er vist uendret i NTP 2022-2033 og i NTP 2025-2036. Startpunktet er 840 drepte eller hardt skadde i 2014 og slutt punktet 350 drepte eller hardt skadde i 2030. Dette innebærer at det sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030. Samme prosentvise reduksjon er lagt til grunn for de fylkesvise kurvene.

Figurene gjelder for en tidsperiode da det har vært mye endringer i fylkesinndelingen. I tillegg til sammen slåing og deretter oppsplitting av fylker er det flere kommuner som har byttet fylke. Figurene i dette vedlegget viser drepte og hardt skadde fra og med 2004 innenfor det geografiske området til fylket slik det er per 2025.

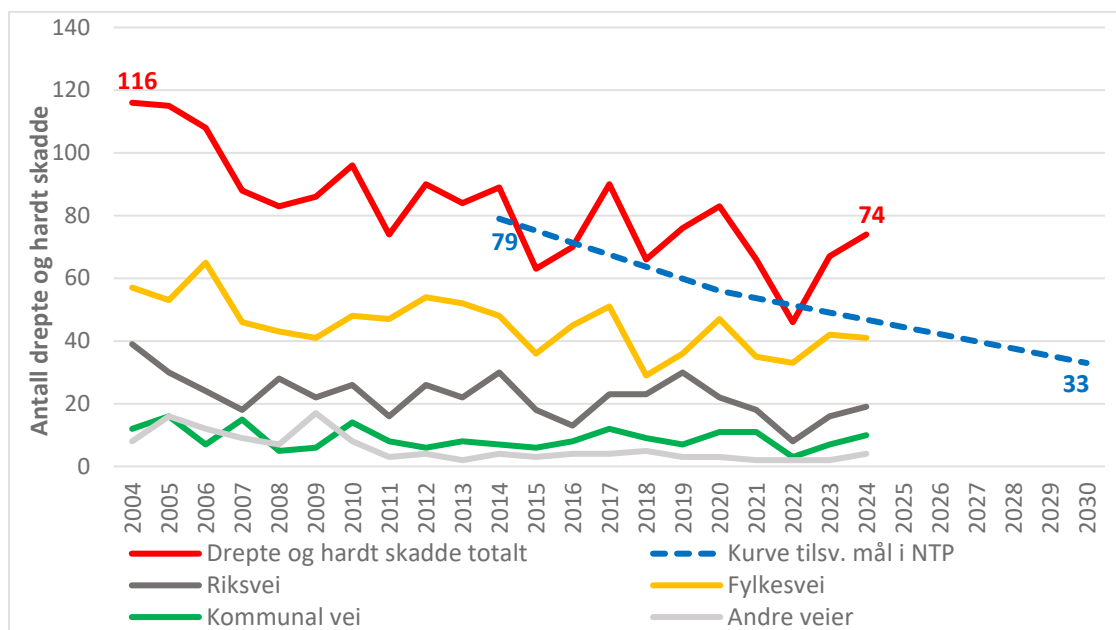
Forvaltningsreformen, som trådte i kraft 1. januar 2010, medførte at mange riksveier ble omklassifisert til fylkesvei. Drepte og hardt skadde på disse veiene i årene 2004-2009 inngår i kurvene for fylkesvei (det vil si at de er plassert i den veikategori veien har i dag).

Østfold



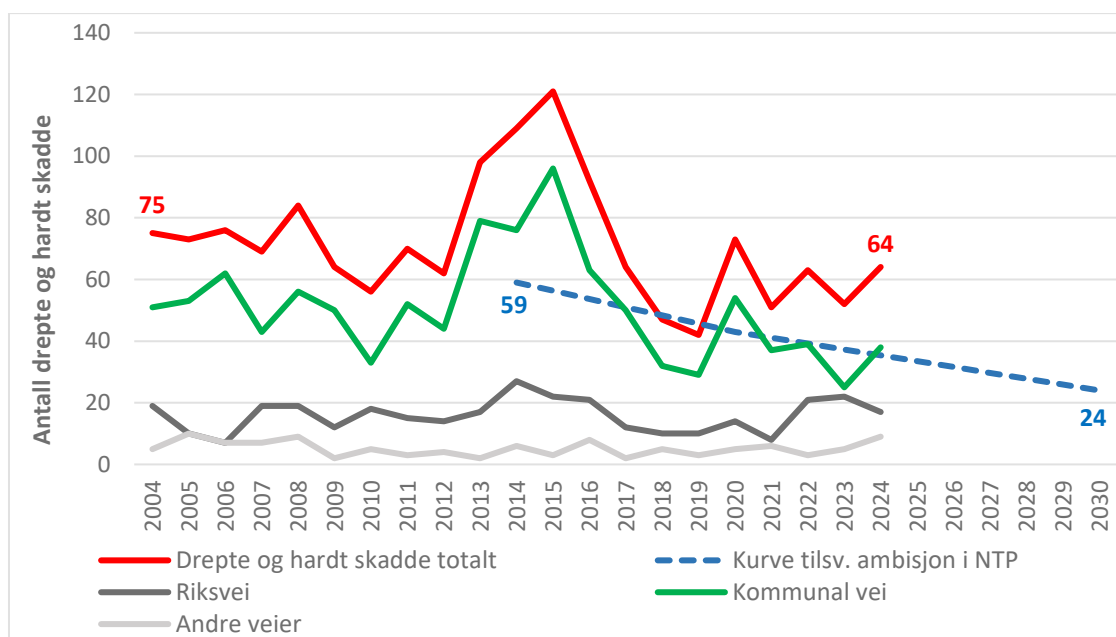
Figur V1.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Østfold

Akershus



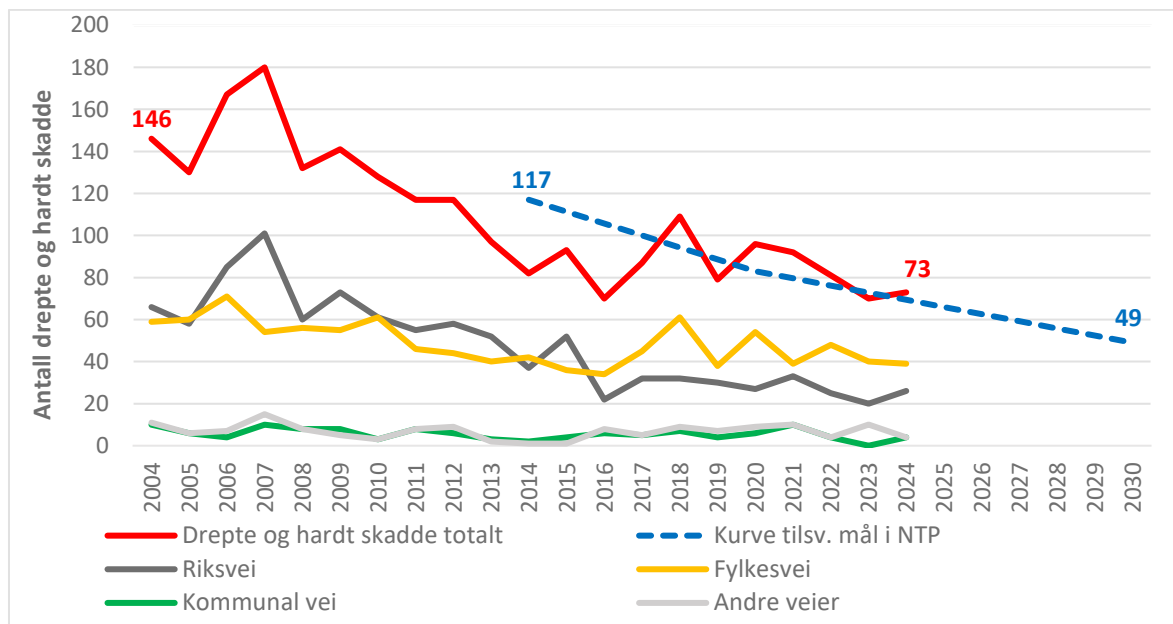
Figur V1.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Akershus

Oslo



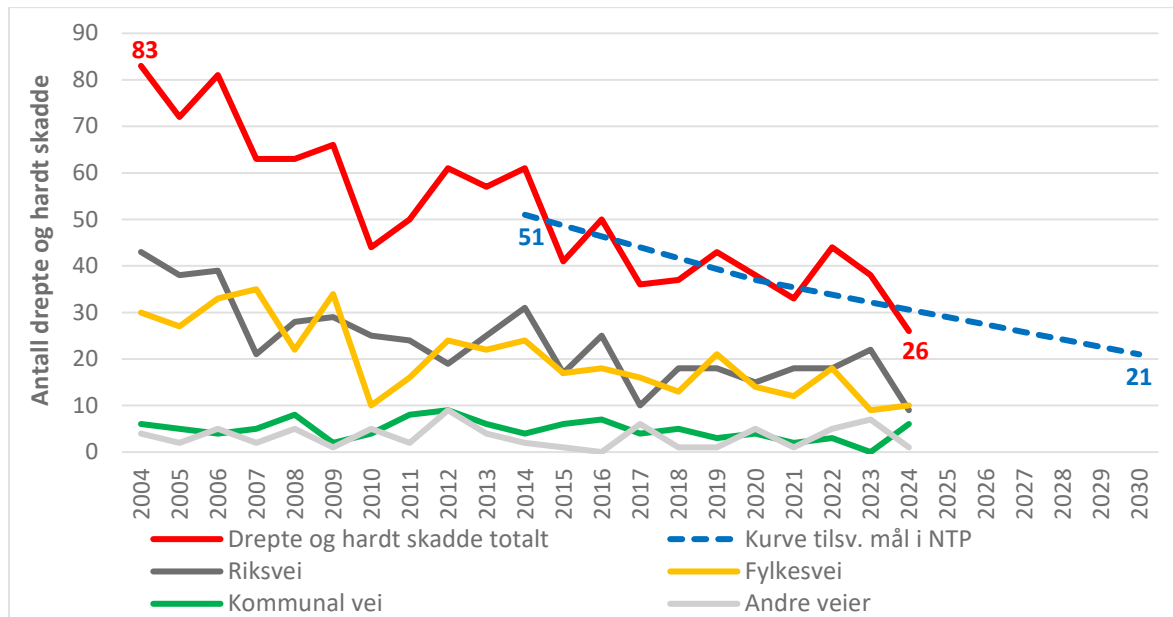
Figur V1.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Oslo

Innlandet



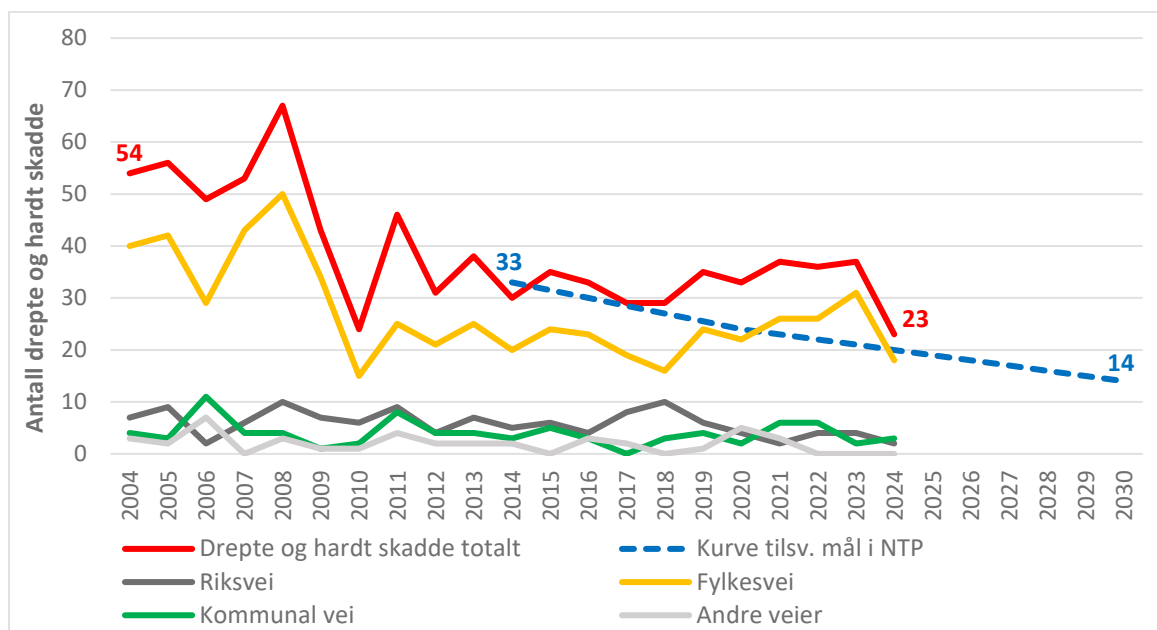
Figur V1.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Innlandet

Buskerud



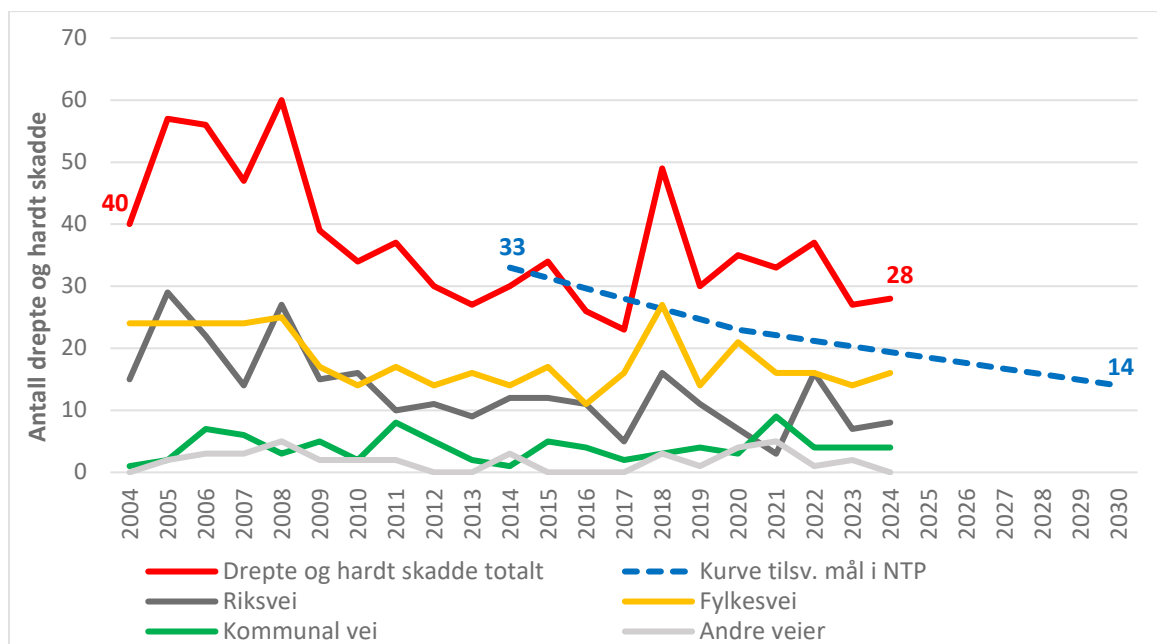
Figur V1.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Buskerud

Vestfold



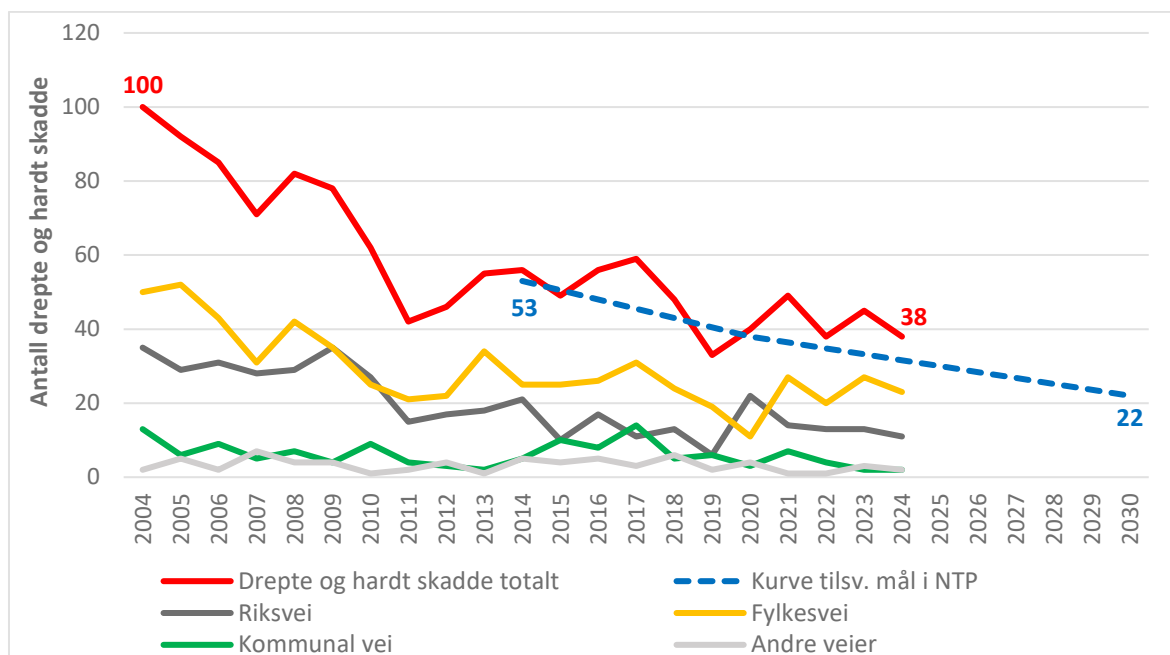
Figur V1.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestfold

Telemark



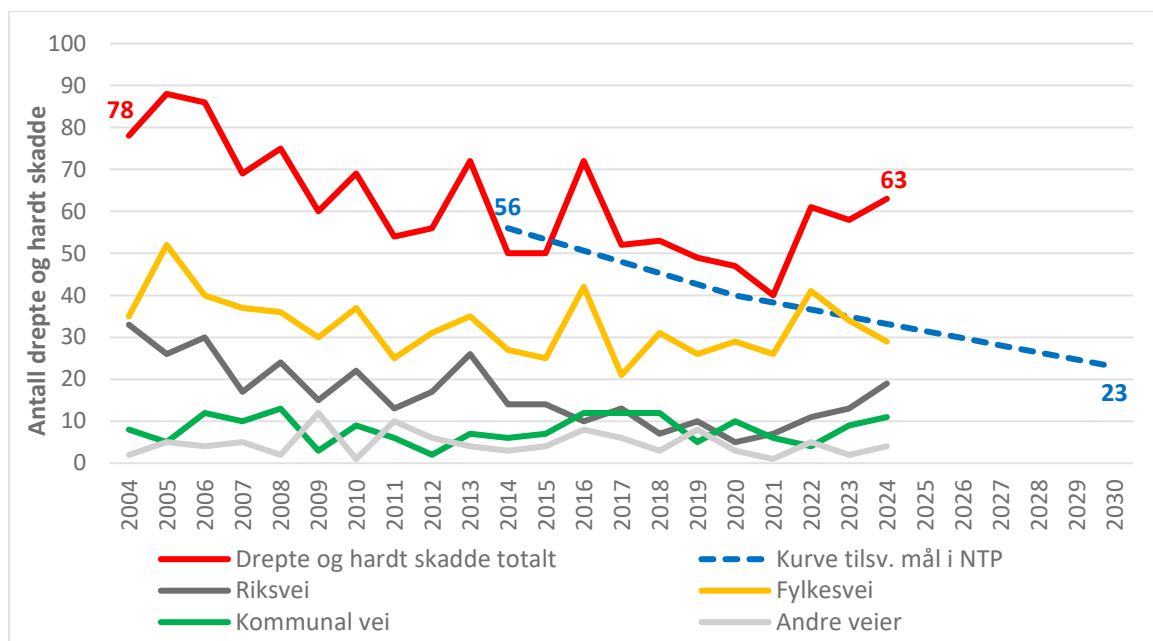
Figur V1.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Telemark

Agder



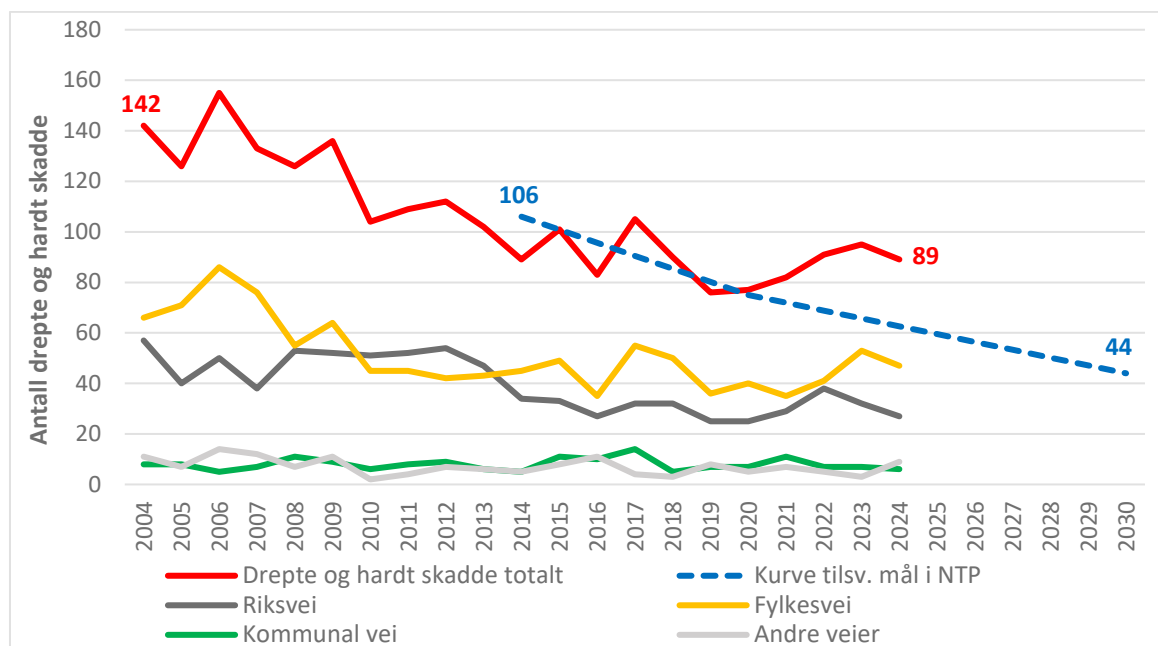
Figur V1.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Agder

Rogaland



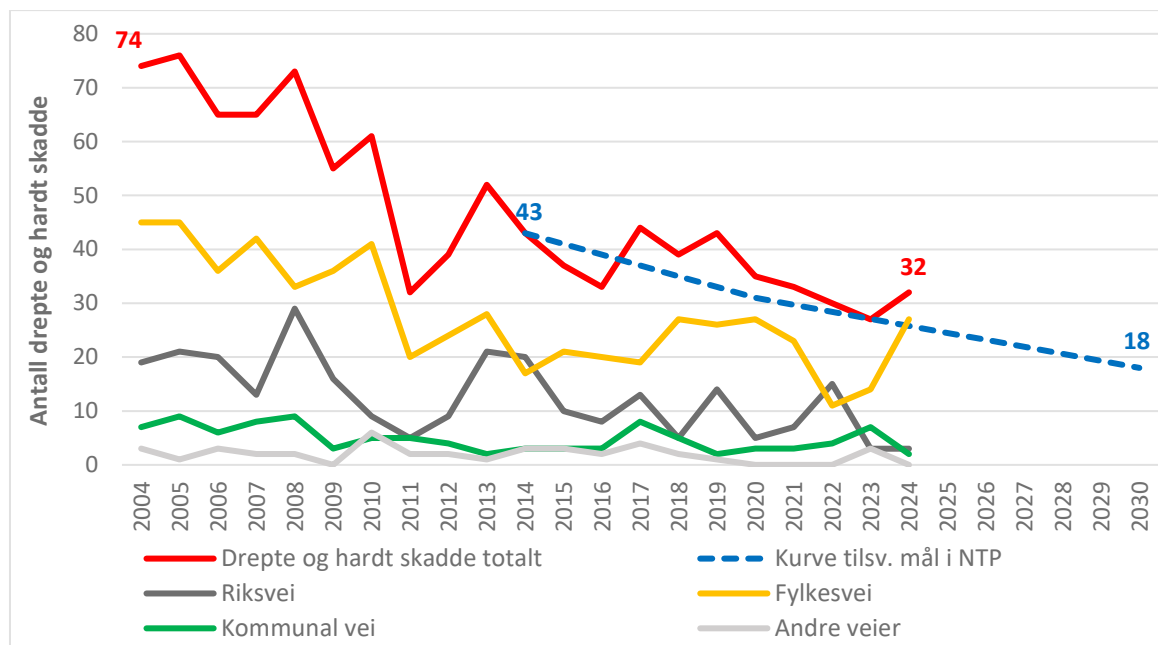
Figur V1.9 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Rogaland

Vestland



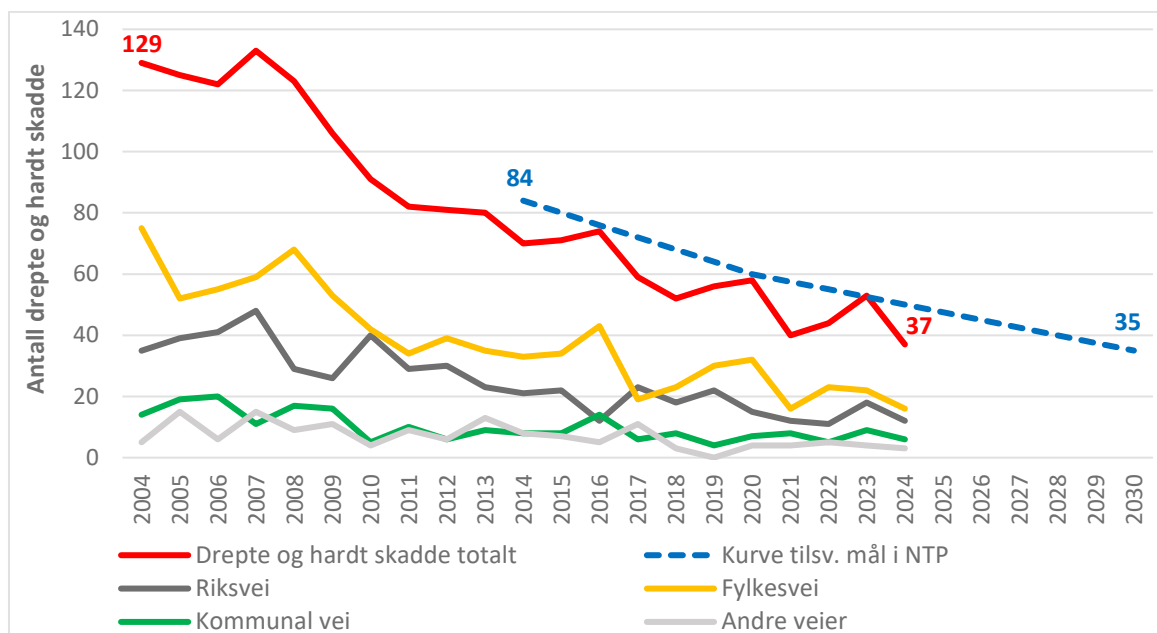
Figur V1.10 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestland

Møre og Romsdal



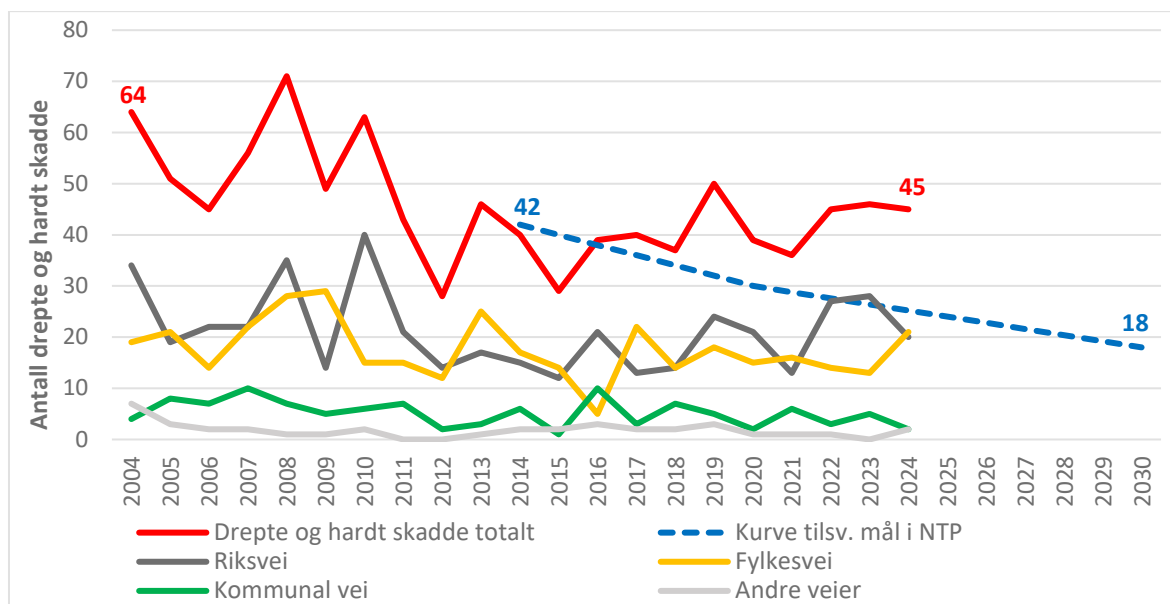
Figur V1.11 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Møre og Romsdal

Trøndelag



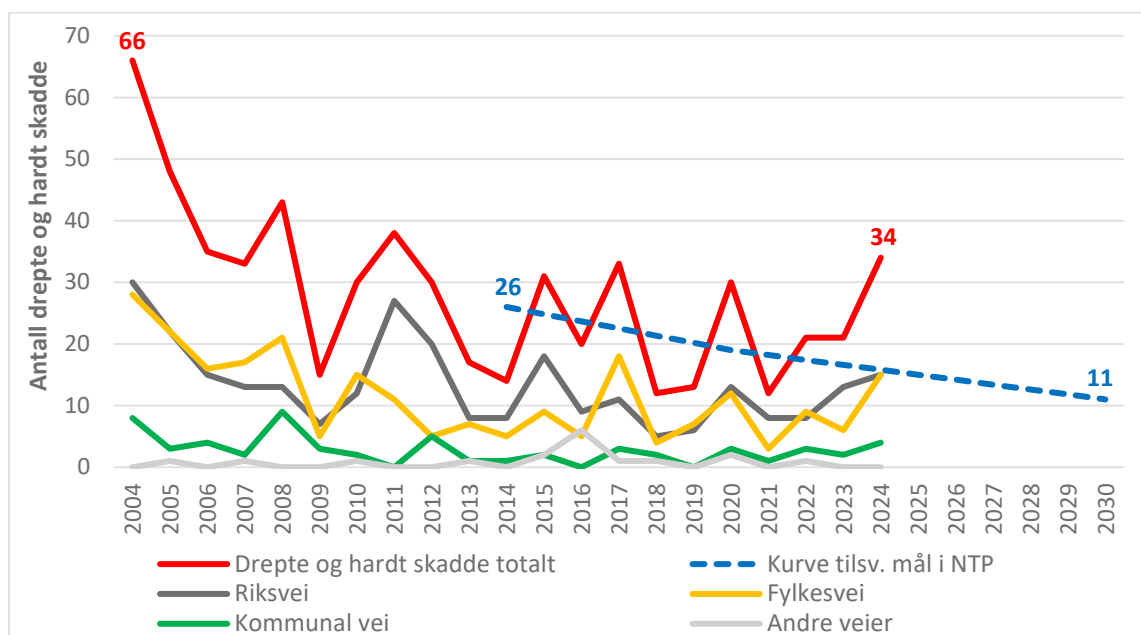
Figur V1.12 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Trøndelag

Nordland



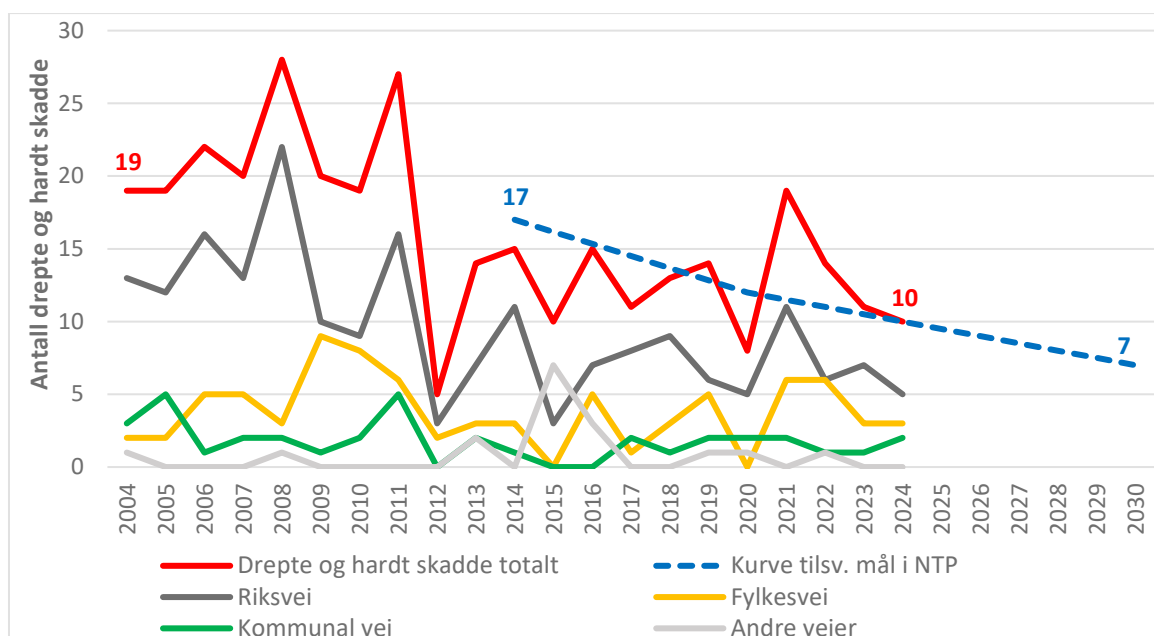
Figur V1.13 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Nordland

Troms



Figur V1.14 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Troms

Finnmark



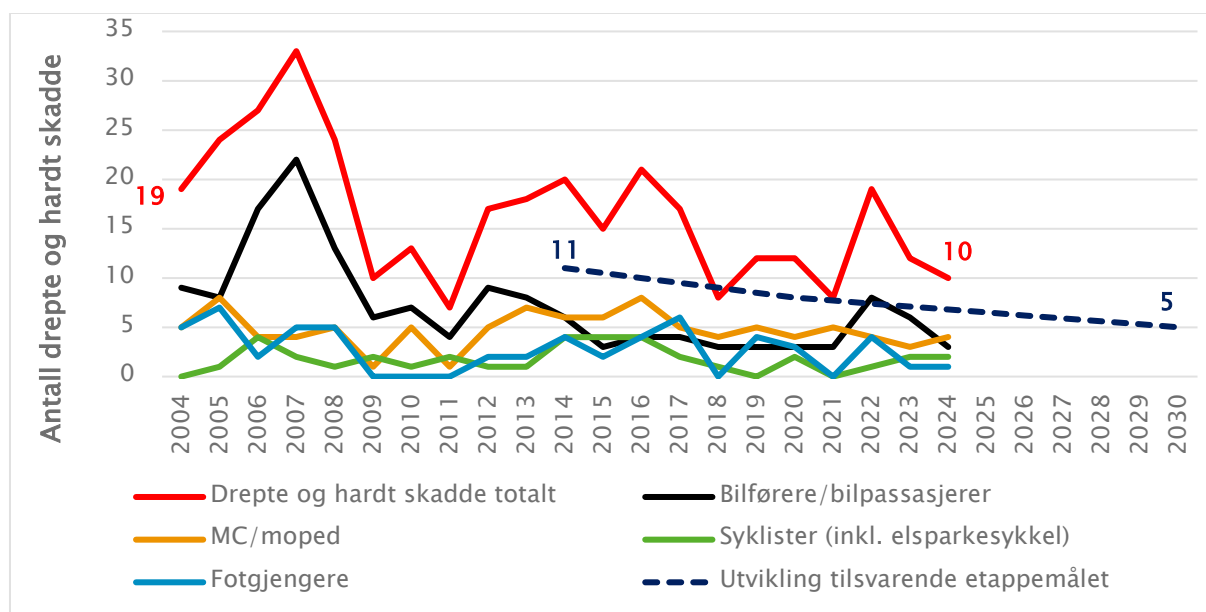
Figur V1.15 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Finnmark

Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde

I kapittel 13.2 omtales nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i persontransporten i de ni største byområdene skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Nullvekstmålet vil gi flere gående og syklende, og disse har høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km sammenlignet med førere og passasjerer i bil. Alle de syv inngåtte byvekstavgiftene¹³² har likevel en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde.

Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i hver av de ni storbyområdene i perioden 2004-2024, samt en underoppdeling på trafikantgrupper.¹³³ Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det for det enkelte storbyområdet skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven (se figur 1.2 i kapittel 1.3). Dette innebærer at det sammenlignet med årene 2009-2012 er lagt til grunn syv prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030.

Nedre Glomma regionen (Fredrikstad og Sarpsborg kommuner)

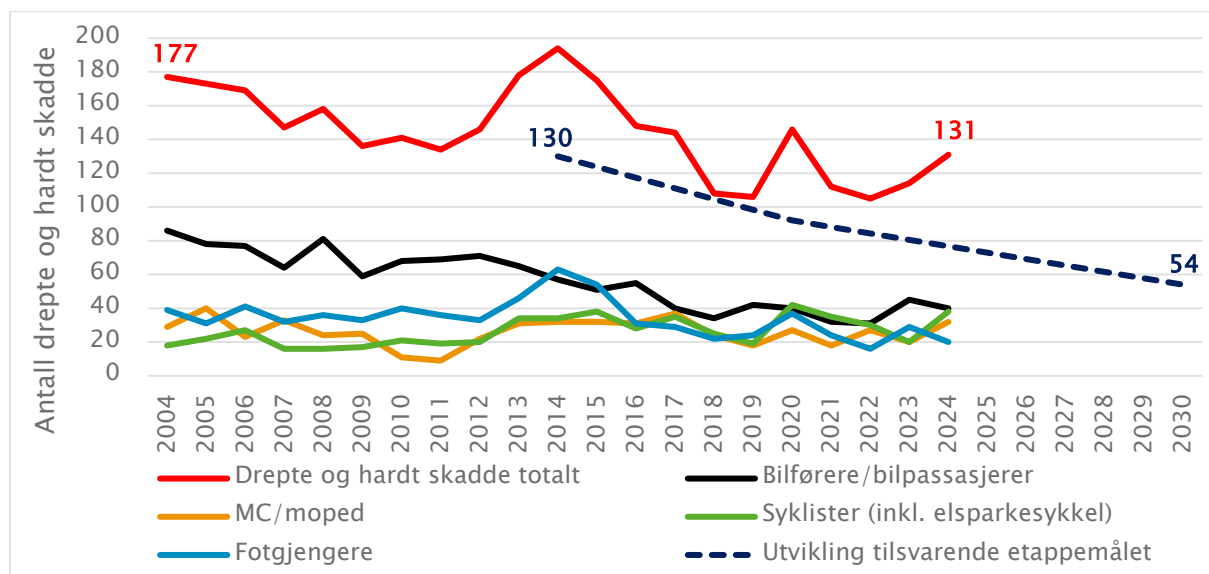


Figur V2.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nedre Glomma regionen

¹³² Disse dekker syv av de ni største byområdene.

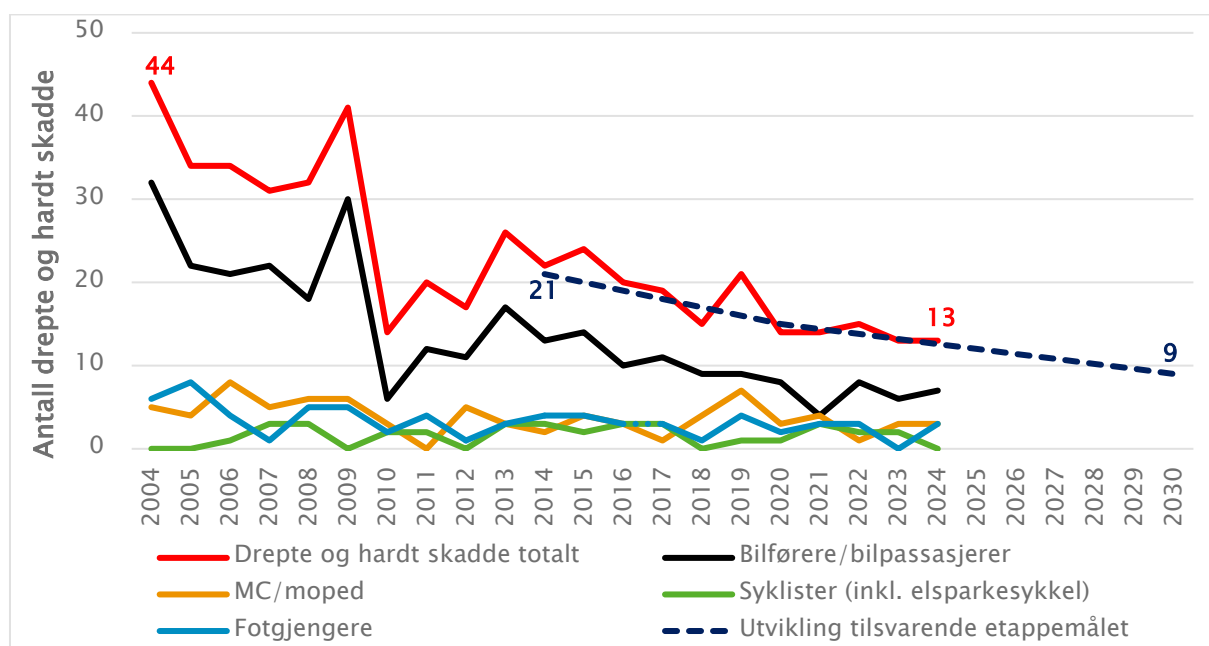
¹³³ Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (det vil si buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt».

Oslo-området (Oslo kommune + det geografiske området som utgjorde Akershus fylke før 1/1-2020)



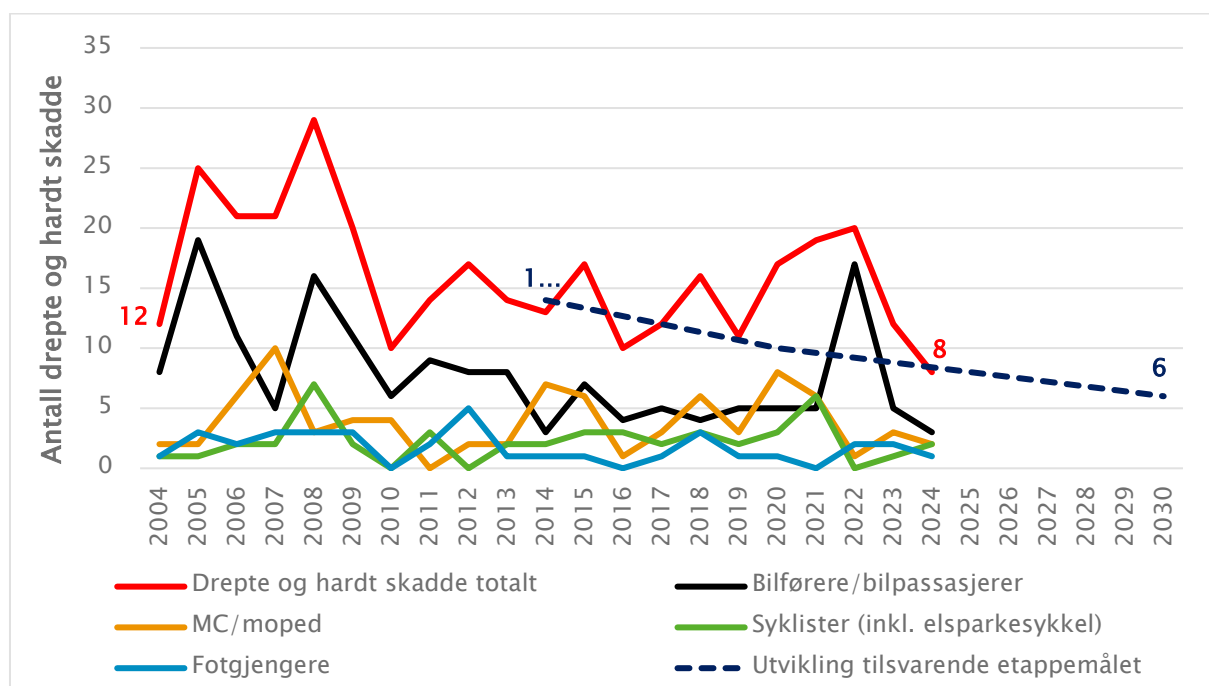
Figur V2.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Oslo-området

Buskerudbyen (kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg)



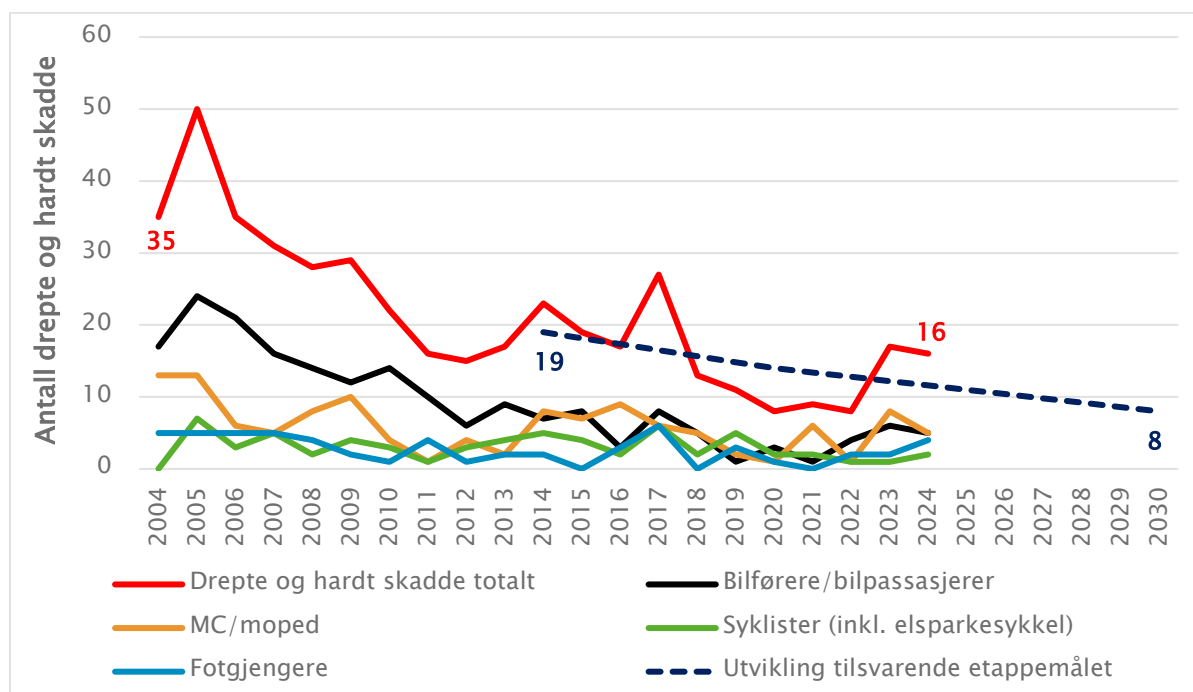
Figur V2.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Buskerudbyen

Grenland (kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan)



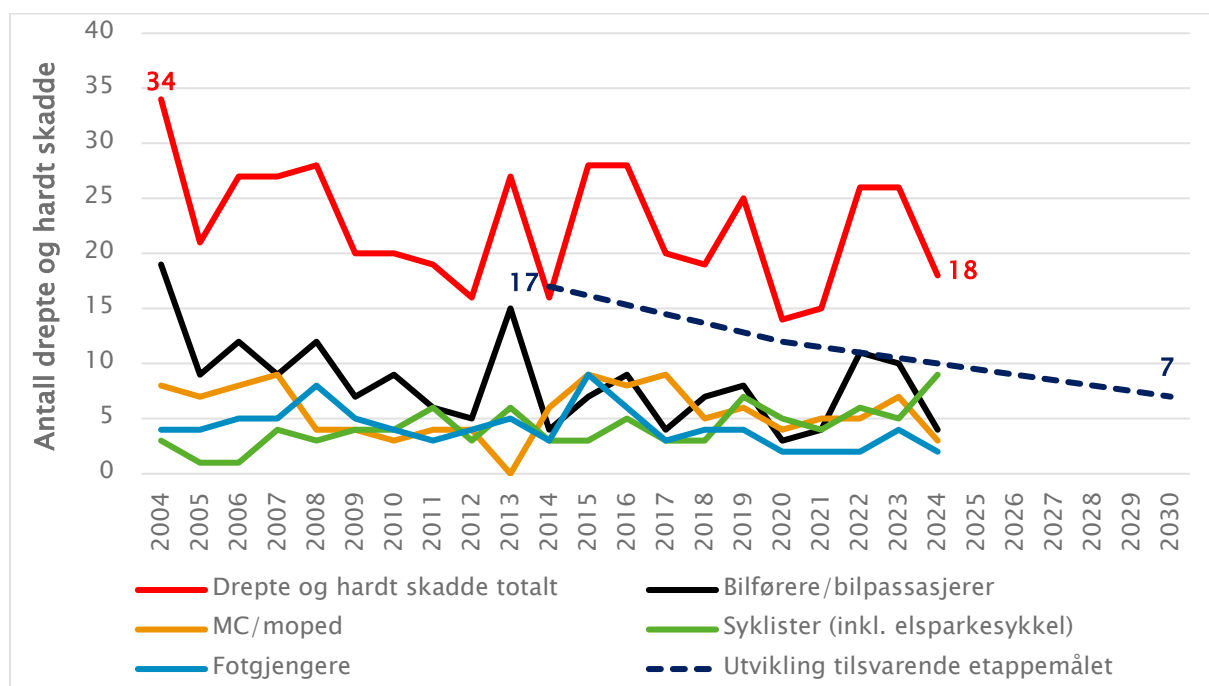
Figur V2.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Grenland

Kristiansandsområdet (kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland)



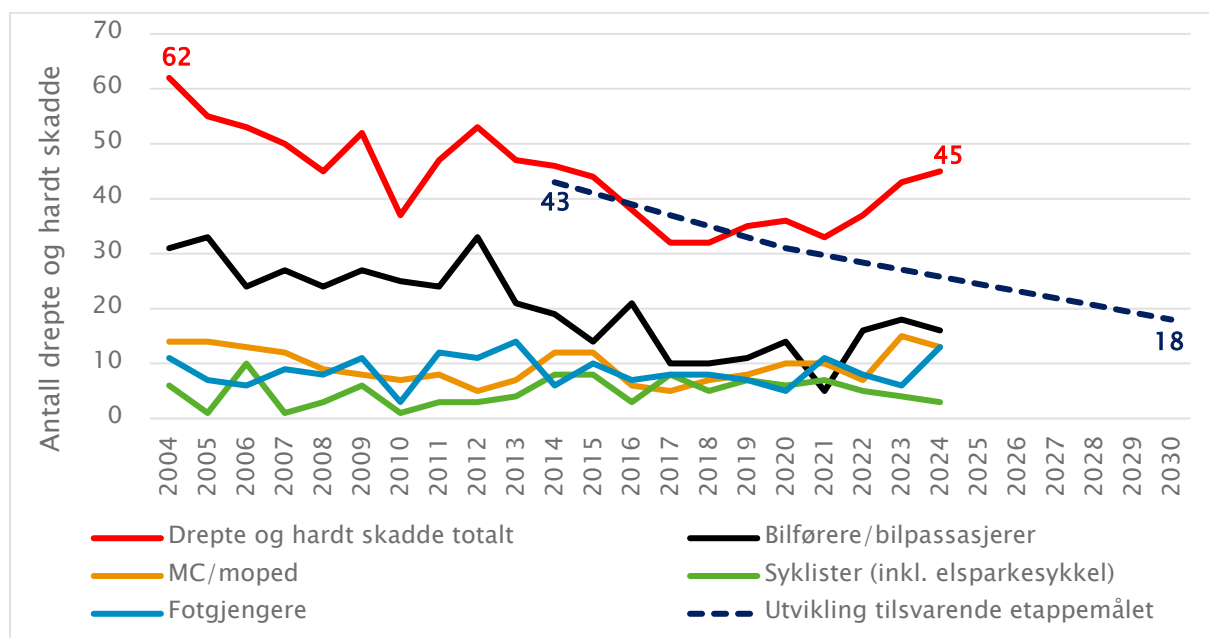
Figur V2.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Kristiansandsområdet

Nord Jæren (kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg)



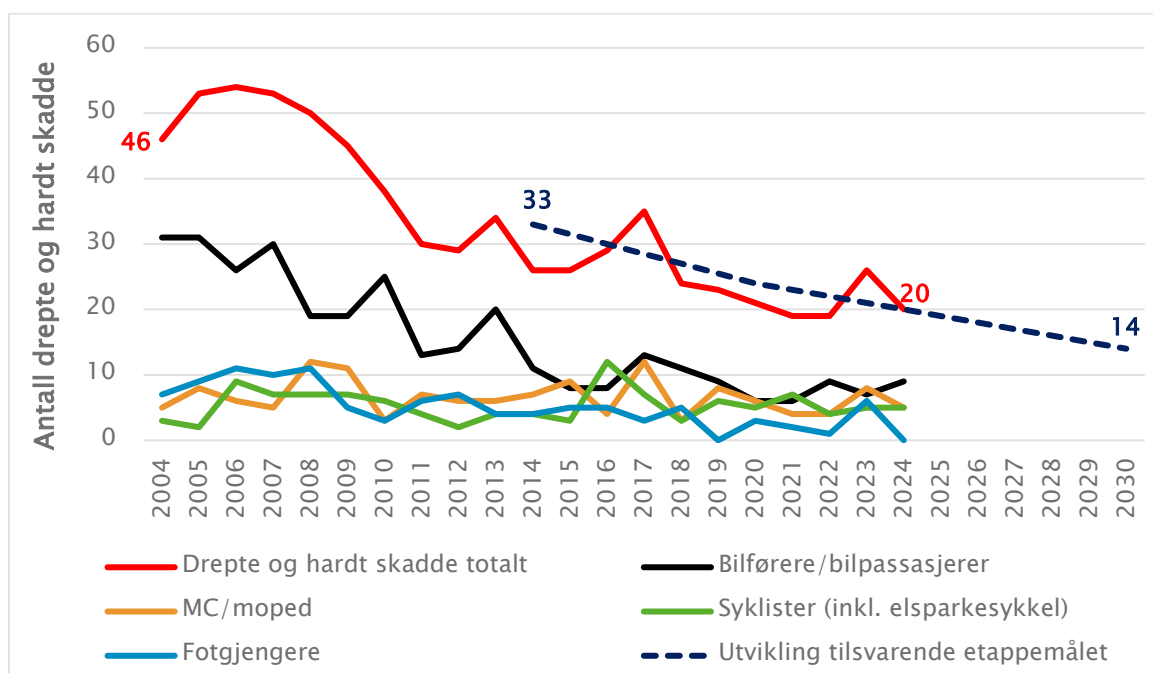
Figur V2.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nord Jæren

Bergensområdet (kommunene Bergen, Bjørnafjorden, Øygarden, Askøy og Alver)



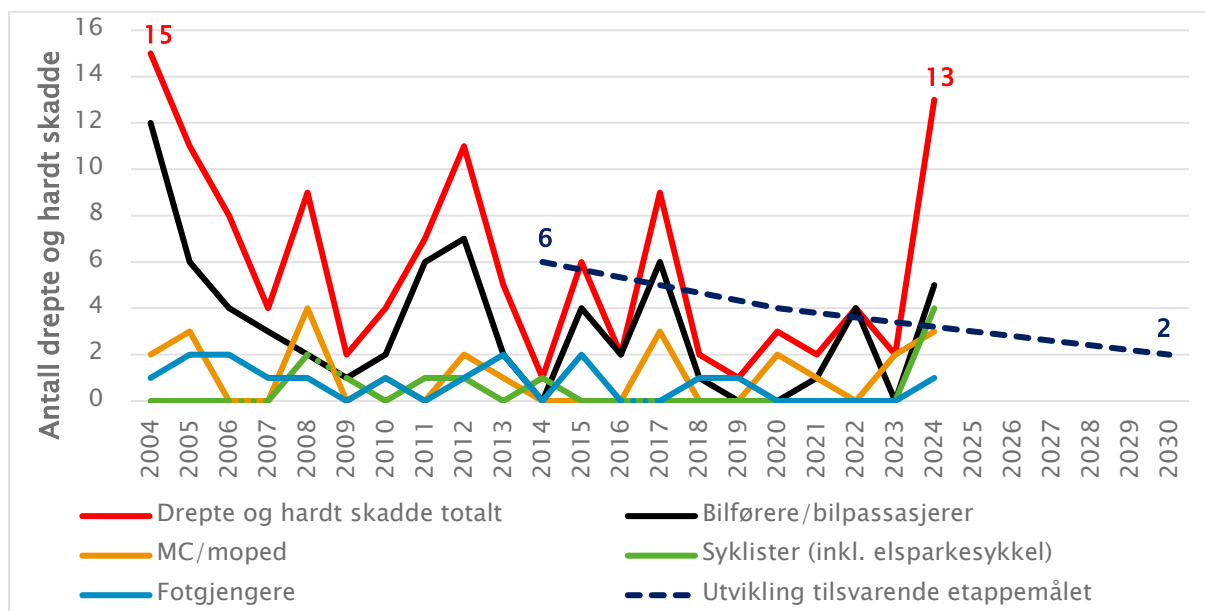
Figur V2.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Bergensområdet

Trondheimsområdet (kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland)



Figur V2.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trondheimsområdet

Tromsø (Tromsø kommune)



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

Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

I dette vedlegget følger en oversikt over de ulike aktørenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Oversikten omfatter både offentlige aktører og interesseorganisasjoner. Til slutt i vedlegget er det en tabell som viser hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har som veieier og fagmyndighet ansvaret for en rekke oppgaver knyttet til trafikksikkerhet:

- Planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte den delen av riksveinettet som etaten har ansvar for.
- Ivareta forvaltningssaker på riksveinettet, og innenfor noen forvaltningsområder også saker på fylkes-, kommunalt- og privat veinett.
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet.

Statens vegvesen er gjennom instruks fra Samferdselsdepartementet delegert nasjonale oppgaver innen trafikksikkerhet. Gjennom disse oppgavene utøver Statens vegvesen sektoransvar for trafikksikkerhet på vegne av departementet.¹³⁴ Dette innebærer at Statens vegvesen være initiativtaker, koordinator og pådriver samt bidra til at det blir utviklet ny kunnskap for at sektoren skal nå fastsatte mål for reduksjon av antall drepte og hardt skadde (nullvisjonen). Videre skal Statens vegvesen bidra til økt trafikksikkerhet gjennom å legge til rette for koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene. Statens vegvesen skal blant annet:

- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Lede arbeidet med Nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.
- Sørge for kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling.
- Bistå fylkeskommunene, kommunene og andre aktører med faglige råd om trafikksikkerhet

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikk samfunnsansvar er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om

¹³⁴ Hovedinstruks for Statens Vegvesen. Fastsett av Samferdselsdepartementet 3. juli 2025 med virkning fra 1. januar 2026

trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen er en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk ble opprettet 1/6-1956 av Samferdselsdepartementet, etter et initiativ fra blant andre motororganisasjonene og forsikringsselskapene. Justisdepartementet og Kunnskapsdepartementet var i mange år formelt tilknyttet Trygg Trafikk gjennom representasjon i styret.

Organisasjonen mottar et årlig tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. Øvrige hovedfinansieringskilder er aktivitetsmidler fra fylkeskommunene, prosjektmidler fra forsikringsnæringen og medlemsinntekter.

Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og regionkontorer i fylkene. Regionkontorene er som hovedregel lokalisert på fylkeshusene. Samarbeidet med fylkeskommunene har lange tradisjoner og er regulert gjennom samarbeidsavtaler som beskriver roller, finansiering og kontorhold.

Politiet

Politidirektoratet (POD) har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikkteneste. I landets 12 politidistrikter utføres trafikktenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter for trafikkteneste. Utrykningspolitiet (UP) er et særorgan underlagt POD og utfører trafikkteneste i hele landet.

Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst. Kontrollinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet. Politiets målsetting er å forebygge og avdekke lovovertridelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har et særlig ansvar for kontroll av atferden til trafikantene.

Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredsene. Politiets ATK-senter og politidistriktene har ansvar for måloppnåelse og straffesaksbehandling av ATK-sakene.

Helsedirektoratet

Helsedirektoratet er et fag- og myndighetsorgan underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Når det gjelder trafikksikkerhet har Helsedirektoratet blant annet ansvar for å:

- Følge med på folkehelsen, herunder positive og negative påvirkningsfaktorer som kan forebygge eller føre til skader og ulykker.
- Gi kommuner, fylkeskommuner, statsforvaltere og andre statlige institusjoner, helsepersonell, næringsliv, frivillig sektor og befolkningen informasjon, råd og veiledning om strategier og tiltak i folkehelsearbeidet, herunder det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet.
- Tilgjengeliggjøre statistikk som grunnlag for kommunens og fylkeskommunens oversikt over folkehelsen, herunder oversikt over skader og ulykker
- Gi veiledning og fortolke regelverket innenfor det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet overfor statsforvaltere, kommuner og helsepersonell.

- Bistå veisektoren med å fremme trygg, aktiv transport, som gåing og sykling.
- Følge med på og utvikle de akuttmedisinske tjenestene sammen med kommunene og helseforetakene.
- Bidra til å styrke befolkningens førstehjelpskompetanse.
- I samarbeid med kompetansetjenestene bistå Statens vegvesen med å utforme krav til innholdet i førstehjelpsundervisningen i trafikalt grunnkurs.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer til førerkortforskriftens vedlegg 1 – Helsekrav til førerett.
- Avgi uttalelse til Politidirektoratet i klager på politiets vedtak om å tilbakekalle føreretten som følge av ikke oppfylte helsekrav.

Utdanningsdirektoratet

Utdanningsdirektoratet er en etat for grunnskole og videregående opplæring under Kunnskapsdepartementet. Direktoratets arbeidsfelt er bredt, og spenner fra læreplaner, eksamen og analyser til regelverk, tilsyn og IKT.

En læreplan er en forskrift, og skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. Faget kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikksikkerhet. I tillegg til kravene i læreplanen må skolene oppfylle kravene i opplæringslovens kapittel 12 som beskriver skolemiljøet til elevene. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

Fylkeskommunene

Fylkeskommunene er landets største veieier, og har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det innebærer at de har ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveinettet. I tillegg har fylkeskommunene ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak og gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgiver.

Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver.

Fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet ulikt (se tabell til slutt i vedlegget). Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet fremgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Detaljerte prioriteringer når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold fremgår av fylkesvise handlingsprogram for fylkesveinettet. Det vises til nærmere omtale av fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 18.2.

Kommunene

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på sine veier. De har i tillegg ansvar for overordnet arealplanlegging, som påvirker trafikksikkerheten på flere måter - i alt fra utforming av veisystem til tilrettelegging for gående og syklende og attraktiv kollektivbetjening. Når det gjelder folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. De aller fleste kommunene er styrt etter formannskapsprinsippet. I disse fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg, med betydelig innflytelse fra administrasjonen. Noen av de store kommunene, blant annet Oslo og Bergen, er styrt etter den parlamentariske modellen. Her er det større direkte politisk involvering i beslutninger knyttet til trafikksikkerhet.

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner, og en del av kommunene er godkjent som Trafikksikker kommune (se nærmere omtale av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 18.2).

Statens havarikommisjon (SHK)

Statens havarikommisjon (SHK) er en offentlig undersøkelsesmyndighet som er underlagt Samferdselsdepartementet. SHK foretar uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen transportsektoren, i Forsvaret, på tivol- og taubaneområdet og innen romvirksomhet. Formålet med undersøkelsene er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer til ulykker, og bidra til forbedring av sikkerheten. SHK skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

SHK har i veisektoren ingen lovfestet undersøkelsesplikt, og har myndighet til selv å velge de ulykker som undersøkes. Politiet og Statens vegvesen skal straks varsle SHK om alvorlige ulykker med tunge kjøretøy eller buss, alvorlige ulykker i tunnel eller som involverer farlig gods. Varslingsplikten omfatter også andre ulykker som de mener SHK kan ha interesse av å undersøke, samt ulykker som tilfredsstiller nærmere spesifiserte kriterier fastsatt av SHK. Ved utvelgelsen legger SHK vekt på ulykkens alvorlighetsgrad, forventet læring for bedre trafikksikkerhet, samt aktualitet i gjeldende ulykkesbilde. Undersøkelsene retter seg mot både trafikant, kjøretøy og vei, samt organisatorisk og systemisk nivå. SHK avgjør selv omfang og avgrensning av undersøkelsene og hvordan de skal gjennomføres.

Undersøkelsene avsluttes med en offentlig undersøkelsesrapport som publiseres på SHK sin nettside.¹³⁵ Undersøkelsesrapport oversendes Samferdselsdepartementet, som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til eventuelle sikkerhetstilrådingene. Vegtilsynet har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp alle sikkerhetstilrådingene på vei.

¹³⁵ <https://havarikommisjonen.no>

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet er en statlig etat, underlagt Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

Arbeidstilsynets samfunnsoppdrag er gitt av Stortinget. Arbeidstilsynet skal legge premisser for, og følge opp, at virksomhetene holder et høyt nivå med hensyn til helse, arbeidsmiljø og sikkerhet.

Arbeidstilsynet skal, på et faglig og selvstendig grunnlag, følge opp at virksomhetene ivaretar sitt ansvar etter arbeidsmiljølovgivningen, allmenngjøringslovgivningen og annet regelverk som er tillagt Arbeidstilsynets myndighet.

Arbeidstilsynet samarbeider med Statens vegvesen om områdene arbeidstid, teknisk sikkerhet, kjøretøyverksteder og arbeidsulykker.

Arbeidstilsynet deltar også i Tverretatlig transportkontrollgruppe sammen med Statens vegvesen, Politiet, Skatteetaten og Tolletaten.

Nye Veier AS

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier. Nye Veier skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre hovedveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren samt styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafikksikkerhet på strekninger med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier ønske å prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnssikkerhet. Nye Veiers portefølje omfatter i dag 1 274 km riksvei.

Vegtilsynet

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og skal være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett i tråd med de overordnede målsettingene regjeringen har for transportpolitikken. Vegtilsynet fører tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveinettet er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vegtilsynet fører tilsyn med områder innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veiinfrastrukturen. Vegtilsynet skal også foreslå endringer i regelverk og ta initiativ til FoU-aktivitet og andre faglige utredninger innenfor Vegtilsynets ansvarsområde. Ansvar for å bistå Samferdselsdepartementet i arbeidet med å følge opp og lukke tilrådinger fra Statens havarikommisjon (SHK) ble overført fra Statens vegvesen til Vegtilsynet fra 1. september 2021.

Forsikringsselskapene

Skadeforsikringsselskapene arbeider med å forebygge og redusere skader på personer og materiell, blant annet ved å bedre trafikksikkerheten. Dette gjøres gjennom forsikringsordninger som gavner trafikksikker atferd og gjennom å være samarbeidspartner ved gjennomføring av tiltak i regi av interesseorganisasjoner og Trygg Trafikk. Samarbeidet med Trygg Trafikk skjer via prosjekter og kampanjer, med følgende hovedtemaer som utgangspunkt:

- If Skadeforsikring støtter arbeidet med riktig sikring av barn i bil.
- Gjensidige støtter arbeidet med ungdom, gjennom opplæringsmateriell i ungdomsskole og videregående skole.
- Tryg Forsikring støtter arbeidet med sikkerhet på sykkel.
- Fremtind støtter arbeidet knyttet til uoppmerksomhet, med fokus på teknologi i bil.
- De mindre selskapene støtter arbeidet med ungdom gjennom folkeopplysningskampanjer.

Interesseorganisasjoner

Interesseorganisasjonene spiller en viktig rolle for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. De har på sine ulike områder bidratt til den positive utviklingen i tallet på drepte og hardt skadde i veitrafikken. Tabellen nedfor gir en oversikt over interesseorganisasjoner som har bidratt inn i arbeidet med tiltaksplanen.

Interesseorganisasjoner	Formål/aktivitet
Av-og-til	Av-og-til er en alkovettorganisasjon som arbeider for å redusere de negative følgene av alkoholbruk i samfunnet, og for å gjøre hverdagen tryggere for alle. Av-og-til sitt kampanjearbeid setter fokus på forskjellige situasjoner hvor alkohol kan utgjøre en ulempe eller en særlig risiko, herunder trafikk.
Fellesforbundet	Fellesforbundet er Norges største fagforbund i privat sektor og organiserer innen industri, byggebransjen, hotell- og restaurant, transport, bilbransjen m.fl. Forbundet har stort fokus på trafikksikkerhet for alle typer yrkestransport og trafikksikkerheten generelt.
ITS Norway	ITS Norway er en medlemsforening innenfor transport og mobilitet, med medlemmer fra myndigheter, industri og forskning/akademia. Foreningen jobber for smartere, sikrere og mer bærekraftig transport gjennom å utnytte teknologi, og i samarbeid med de ulike medlemmer og samarbeidspartnere.
MA-Rusfri Trafikk	MA-Rusfri Trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning, fysiske tiltak og informasjonsarbeid rundt omkring i landet.
MCSsikkerhet.no	MCSsikkerhet.no jobber for å redusere ulykker på motorsykkel gjennom analyse, og erfaringsdeling fra fagpersoner i bransjen. Budskapet formidles gjennom korte filmer og gjennom samlinger og foredrag rundt om i landet.

Motorsykelimportørenes forening (MCF)	MCF organiserer de største importørene av motorsykel, moped og scooter i Norge. Sammen med offentlig myndigheter, brukerorganisasjoner og andre premissleverandører arbeider de for å tilrettelegge en bedre og sikrere hverdag for motorsyklister i Norge.
Nordic Micromobility Associations (NMA)	NMA er et felles initiativ fra mikromobilitetsselskaper, hovedsakelig elsparkesykkeloperatører. Foreningen arbeider blant annet for å forbedre trafikksikkerheten, med vårt primære mål om å opprettholde høye standarder for drift av elsparkesykler i de nordiske landene, i tråd med våre eksisterende avtaler med byene.
Norges Automobil-Forbund (NAF)	NAF er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer nesten 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.
Norges Cykleforbund (NCF)	NCF organiserer sykkelporten i Norge, både for topp og bredde. Det arrangeres hvert år rundt 650 sykkelritt i de ulike grenene, hvorav 350 landeveisritt på ulike nivåer i hele Norge. Arrangement på offentlig vei innebærer store sikkerhetsmessige utfordringer for arrangørene og krever god planlegging. NCF har utarbeidet regelverk, manualer, sjekklister og normer som arrangører skal forholde seg til for å opprettholde en tilfredsstillende trafikksikkerhet.
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	NLF er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for landbasert godstransport. Organisasjonens visjon er ansvarlig transport, og et viktig strategisk mål er trafikksikre og effektive veier. NLF fokuserer på trafikksikkerhet i alle relevante sammenhenger. Nullvisjonen inngår i NLFs tenkning og arbeid, og har vært et godt verktøy for å gripe tak i trafikksikkerhetsutfordringer.
Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)	NTSF ble stiftet i 1954, og er en bransjeorganisasjon som representerer over 80 prosent av alle landets trafikkskoler og trafikklærere. Trafikkskolene tar daglig pulsen på våre aller ferskeste trafikanter, fra tunge til lette kjøretøy, og setter trafikksikkerheten i høysetet. Forbundet jobber for gode og forutsigbare rammevilkår for trafikkskolebransjen, med nullvisjonen som førende prinsipp og opplæring som virkemiddel. Forbundet utgir også læremateriell og tilbyr kurs, etterutdanning og faglige arrangementer for trafikklærere.
Norsk bransjeforening for ATV og snøscooter (NBAS)	NBAS organiserer importører og forhandlere av ATV og snøscootere over hele landet. Foreningen har innført en autorisasjon som forplikter medlemmene, hvor formidling av sikkerhetsbudskap og utdeling av sikkerhetsbrosjyrer til kundene er blant de prioriterte områdene.
Norsk Landbruksrådgivning	Samvirkeorganisasjonen NLR bygger, formidler og har dialog om kunnskap om alt som er relevant for bondens drift. HMS og trygg bruk av landbruksmaskiner er høyt prioritert. NLR har spisskompetanse på dette.

Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF)	NMCFs hovedformål er å profesjonalisere MC-bransjens faghandlere gjennom en autorisasjon som tydeliggjør rollen til MC-faghandlerene. Foreningen skal ivareta, utvikle og styrke bransjens felles interesser ved å trygge vilkårene og sikkerheten for brukere og forhandlere.
Norsk Motorcykel Union (NMCU)	NMCU er interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklister. Organisasjonen ble stiftet i 1972 og representerer eierne og førerne av over 200 000 registrerte motorsykler i Norge. NMCU jobber aktivt for å ivareta motorsyklistenes interesser ovenfor norske myndigheter og er en betydelig bidragsyter i mange forum der trafiksikkerhet for motorsyklister er tematikk.
Pensjonistforbundet (Pf)	Pf er landets største organisasjon for eldre og uføre med 250 000 medlemmer og 750 lokalforeninger. Pf sitt mål er et inkluderende og aldersvennlig samfunn, med trafiksikkerhet og mobilitet for eldre som et viktig satsingsområde.
Personskadeforbundet LTN	Personskadeforbundet LTN er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for økt trafiksikkerhet, herunder å forebygge ulykker og personskader i trafikken for alle trafikantgrupper.
Skadeforebyggende forum (Skafor)	Skafor er en ideell medlemsorganisasjon som gjennom informasjons- og samarbeidstiltak arbeider for å øke kunnskapen om skader, ulykker og forebyggingsmuligheter. Skafor koordinerer arbeidet med Trygge lokalsamfunn, der trafiksikkerhet inngår som et viktig tema.
Syklistforeningen	Syklistforeningen er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. Syklistforeningen bidrar til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafiksikkerhet.
Trafikkatferd	Trafikkatferd er et frittstående samarbeidsforum for personer som driver utøvende, holdningsarbeid mot ulike trafikantgrupper over hele landet. I forumet treffes vi på tvers av organisasjoner, foreninger og foretak og i dette fellesskapet utveksler vi erfaring og kunnskap, markedsfører de ulike tiltakene og styrker fagkompetansen hos medlemmene.
Trafikkforsikringsforeningen	TFF utfører en rekke lovpålagte oppgaver, blant annet som erstatningsorgan for skader forvoldt av uforsikrede, ukjente, eller utenlandske motorvogner. I sin rolle som erstatningsorgan sikrer TFF at alle skadelidte i trafikken får erstatning, og jobber samtidig for å redusere antallet uforsikrede motorvogner på veien. Alle forsikringsselskaper som tilbyr ansvarsforsikring for motorvogn i Norge, er lovpliktige medlemmer av foreningen. Trafikkforsikringsforeningen støtter også Trygg Trafikk sitt arbeid for bedre samspill i trafikken og sikkerhet på elsparkesykkel.
Trafikkforum	Trafikkforum er et landsdekkende forbund for trafikkskoler og trafikkklærere, og vil bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen.

Trafikksikkerhetsforeningen (TSF)	TSF er en forening med fokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø. TSF skal synliggjøre riktige trafikksikringstiltak som understøtter nullvisjonen. TSF er opptatt av sikkerheten til alle trafikantergruppene, og de som arbeider på og ved veien.
Ung i trafikken – ingen venner å miste	Ung i trafikken – ingen venner å miste, er Norges eneste trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen jobber etter nullvisjonen for å forebygge ulykker gjennom kunnskapsbasert arbeid, kampanjer og prosjekter som styrker holdningene til unge mellom 16 og 26 år. I tillegg inngår elleve klubber som driver med motorsport, hovedsakelig trial kjøring.
Wima Norway	WIMA Norway er en landsdekkende, frivillig interesseorganisasjon for kvinnelige motorsyklister. Organisasjonen tilbyr rustløserkurs, førerutviklingskurs, mekkekurs og førstehjelpskurs over hele landet og betjener pt 5000 damer.
Yrkestrafikkforbundet (YTF)	YTF er tilsluttet YS. YTF har 13 700 medlemmer innenfor samferdselssektoren. De største medlemsgruppene er i buss- og lastebilnæringen, og inkluderer hele bredden av transport- og logistikkbransjen. YTF arbeider aktivt for økt trafikksikkerhet for alle, med hovedfokus på passasjerenes og sjåførenes sikkerhet.

Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet	
Østfold	
Fylkeskommunen styres etter formannskapsmodellen. Fylkestinget har opprettet et trafikksikkerhetsutvalg (FTU) for å ivareta ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter vegtrafikkloven § 40 a. FTU består av 5 medlemmer som velges av fylkestinget fra hovedutvalg for samferdsel, klima og miljø med personlig varamedlem. Konsultative samarbeidspartnere er representert med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Utrykningspolitiet, politiet og kommuneregionene.. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak. Det er også etablert et administrativt fagnettverk for mobilitet og trafikksikkerhet.	
Akershus	
Fylkeskommune har en parlamentarisk styreform. Fylkeskommunen har etablert Akerhus trafikksikkerhetsutvalg (ATU) der Statens vegvesen, Politiet, Trygg trafikk er med samt politikere fra posisjon og opposisjon er medlemmer. ATU ledes av fylkesråden for samferdsel. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak.	
Innlandet	
Ansvaret er lagt til både hovedutvalg for samferdsel og fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har et spesielt ansvar for det tverrsektorielle samarbeidet i fylket. FTU består av fem politiske medlemmer, i tillegg til konsultative medlemmer fra Statsforvalteren, Statens vegvesen, politiet, fylkeskommunen, Trygg Trafikk, Norges trafikkskoleforbund, NAF og Norges lastebileierforbund.	

Buskerud
Trafikksikkerhetsforum ledes av et medlem i hovedutvalg for samferdsel. I tillegg er det ytterligere to politiske medlemmer. Forumet er basert på en likeverdig modell, hvor politiet, UP, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og kommuneregionene er representert. Forumet skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling mellom aktører som har ulike virkemidler og ansvarsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet.
Vestfold
Ansvarer er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av tre fylkespolitikere, hvorav leder av utvalget er leder i utvalg for samferdsel. Alle de politiske medlemmene er i hovedutvalg for samferdsel. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund og fylkeskommunens administrasjon.
Telemark
Ansvarer er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av 12 personer. Det er fem fylkespolitikere, hvorav leder av utvalget er leder i hovedutvalg for samferdsel. Tre av de politiske medlemmene er i hovedutvalg for samferdsel, én er i hovedutvalg for utdanning og kompetanse og én er i hovedutvalg for kultur, folkehelse, tannhelse og idrett. De andre medlemmene er 2 fra Trygg Trafikk, 2 fra Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet og Norges Trafikkskoleforbund. I tillegg møter fylkeskommunens administrasjon.
Agder
Trafikksikkerhetsforum ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg er det ytterligere tre politiske medlemmer, hvorav en fra fylkesutvalget og to vararepresentanter. De politiske medlemmene velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Norges Trafikkskoleforbund, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder og Trafoen.
Rogaland
Samferdselsutvalget i fylket har ansvar for vei og samferdsel, kollektiv og fravik. I tillegg er det opprettet et fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som er et rådgivende organ for Samferdselsutvalget i trafikksikkerhetssaker, samt kan tildele trafikksikkerhetsmidler etter fylkeskommunal søknadsordning. FTU er politisk sammensatt av fem medlemmer. I tillegg møter Statens vegvesen, fylkesadministrasjonen, Trygg Trafikk og Norges trafikkskoleforbund som konsultative medlemmer. Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet er primært lagt til seksjon for vegforvaltning, som har tett dialog med andre avdelinger og seksjoner.
Vestland
Ansvarer er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av syv fylkespolitikere hvor leder av utvalget er leder i utvalget for samferdsel og mobilitet (SAMO). I tillegg er det seks medlemmer, hvor tre er fra SAMO og tre er fra hvert av de andre utvalgene. En rådgivende gruppe er knyttet til utvalget, og har i praksis den samme funksjon som konsultative medlemmer. I denne gruppen sitter representanter for Vest politidistrikt/Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, fylkeskommunens administrasjon, Vestland ungdomsutval, rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og fylkeseldrerådet. Andre parter blir invitert med når det er aktuelt. Det er etablert et fagnettverk for myke trafikanter, ellers blir det daglige trafikksikkerhetsarbeidet ivaretatt av avdeling vegforvaltning Vestland.

Møre og Romsdal
Trafikksikkerhetsansvaret er lagt til samferdselsutvalget. Det er opprettet en administrativ faggruppe som ledes av vegavdelingen i fylkeskommunen som koordinerer partene i trafikksikkerhetsarbeidet bestående av politiet, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund, Statens vegvesen, Trygg Trafikk. Fra 2022 deltar også en politiker fra samferdselsutvalget i gruppen.
Trøndelag
Ansvar er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU består av medlemmene i hovedutvalg for samferdsel, til sammen 13 medlemmer med varamedlemmer som velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Statsforvalteren, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen og Ungdommens fylkesutvalg. I tillegg har FTU opprettet et utvidet TS-fagnettverk, som i tillegg til de konsultative medlemmene består av Norges Trafikkskoleforbund, Norges Lastebileier-Forbund, NAF og Syklistforeningen.
Nordland
Nordland har parlamentarisk styre. FTU ledes av fylkesråd for samferdsel. I tillegg velger fylkesrådet to medlemmer og tre varamedlemmer fra fylkestingets representanter. Konsultative medlemmer er Nordland politidistrikt, UP, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Norges trafikkskoleforbund, Nordland eldreråd, rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Nordland, administrasjon i fylkeskommunen – plan- og vegforvaltning, folkehelse og kommunikasjonstjenesten.
Troms
FTU ledes av hovedutvalgsleder for samferdsel. I tillegg velges fire medlemmer fra fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politi / UP, Troms fylkes ungdomsråd, Fylkeseldrerådet og Råd for personer med funksjonsnedsettelser.
Finnmark
Fylket har ikke et eget FTU, men Hovedutvalg for samferdsel har ansvar for saker med betydning for trafikksikkerhet. Hovedutvalget har besluttet å etablere et konsultativt utvalg som skal være rådgivende til utvalget.

Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer

I dette vedlegget følger en samlet oversikt over *overordnede tilstandsformuleringer, tilstandsmål og utdypende indikatorer*, sortert innenfor de ulike innsatsområdene (se omtale i kapittel 1.4). Overordnede tilstandsformuleringer og tilstandsmål er vist samlet i tabell 1.1 i kapittel 1.4 og er i tillegg vist per innsatsområde i innledningen til hvert kapittel i del II (kapittel 6-19). De utdypende indikatorene gir et mer detaljert bilde av tilstandsutviklingen, og er ikke omtalt i hoveddelen av dokumentet.

I de årlige oppfølgingsdokumentene om *Trafikksikkerhetsutviklingen* (se kapittel 1.6) vil det være en oppfølging som både viser hvordan vi ligger an i forhold til tilstandsmålene, og som i tillegg viser utviklingen knyttet til de utdypende indikatorene. Dette vedlegget gir dermed en oversikt over viktige deler av innholdet i de årlige rapportene om Trafikksikkerhetsutviklingen.

Fart (kapittel 6)

Tilstandsmål

- Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Utdypende indikatorer

- Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer (fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t, 80 km/t, 100 km/t og 110 km/t).
- Andelen av kjøretøyene med fart mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen.
- Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor.

Rus (kapittel 7)

Tilstandsmål

- Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet.
- Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,XX prosent av trafikkarbeidet. (Mål fastsettes senere i høst)

Utdypende indikator

- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak.

Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

Tilstandsmål

Innen 2030 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95,0 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte.
- 80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

Utdypende indikatorer

- Andel omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret.
- Bilbeltebruk i lette biler fordelt på førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer.

- Bilbeltebruk i lette biler (kun førere og forsetepassasjerer) fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk.
- Beltebruk blant passasjerer i buss.
- Bakovervendt sikring av barn i bil fordelt på henholdsvis 1-åringer, 2-åringer og 3-åringer.

Uoppmerksomhet (kapittel 9)

Tilstandsmål

- Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.

Barn 0 – 14 år (kapittel 10)

Tilstandsmål

- I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

Utdypende indikatorer

- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikre barnehager*.
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikre skoler*.

Ungdom og unge førere (kapittel 11)

Tilstandsmål

- I planperioden 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

Eldre trafikanter (kapittel 12)

Tilstandsmål

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- Bilførere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
- Fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per gåkm være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel) (kapittel 13)

Tilstandsmål

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per gåkm).
- Syklister blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per sykkelkm).

Innen 2030 skal:

- 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørket.

- 75 prosent av sykklistene bruke sykkelhjelmer.

Utdypende indikatorer

- Sykklisters bruk av sykkelhjelmer fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12-17 år og over 17 år.
- Elsparkesykklisters bruk av sykkelhjelmer.
- Sykklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest.
- Sykklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket.
- Fotgjengeres bruk av refleks splittet på landevei og tettbygd strøk

Motorsykel, moped og ATV (kapittel 14)

Tilstandsmål

- I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).

Næringstransport på vei (kapittel 15)

Tilstandsmål

- Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.

Utdypende indikatorer

- Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll, fordelt på henholdsvis lastebiler og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.).
- Andel varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.
- Andel tungtransportkontroller med mangler.
- Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene i Statens vegvesen sine kontroller langs vei.

Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)

Overordnet tilstandsformulering (drift og vedlikehold)

- I planperioden 2026-2029 vil Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

Tilstandsmål (investeringer)

- I planperioden 2026-2029 vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på alle prioriterte strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafiksikkerhet.

Utdypende indikatorer

- Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier.
- Antall km firefelts motorvei.
- Antall km 2-/3 felts vei med midtrekkverk.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksveinettet.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesveinettet.

Teknologi for bedre trafikksikkerhet (kapittel 17)

Overordnet tilstandsformulering

- Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafikksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafikksikker.

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)

Tilstandsmål

Ved utgangen an planperioden skal:

- Minst 250 kommuner være godkjente som *Trafikksikker kommune* og minst 300 kommuner skal ha en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
- Alle fylkeskommuner være godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Overordnet tilstandsformulering

Ved utgangen av planperioden skal det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafikksikkerhet.

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)

Overordnet tilstandsformulering

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

Vedlegg 5 – Oversikt over oppfølgingstiltakene

Innsatsområder (del II)

Fart (kapittel 6)

- 6.1 Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene innenfor tettbygd strøk.
- 6.2 Statens vegvesen vil utrede endring av den generelle fartsgrensen innenfor tettbygd strøk til 30 km/t.
- 6.3 Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygd strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvar med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene.
- 6.4 Politiet vil i planperioden opprettholde fartskontrollinnsatsen for manuelle politikontroller på samme nivå som for årene 2021-2024.
- 6.5 Statens vegvesen vil i samarbeid med øvrige veimyndigheter jobbe for å øke antall årlige nyetableringer av ATK i samsvar med ambisjonen i NTP 2025-2036.
- 6.6 Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykel, ATV og mopedbil, og som gir muligheten for å kunne sanksjonere eier av alle typer kjøretøy til tross for at fører ikke blir identifisert.
- 6.7 Storbykommunene og fylkeskommunene vil etablere fartsdempende tiltak i henhold til gjeldende regelverk, samt vurdere å pilotere nye løsninger for lavere fart i by.
- 6.8 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil øke bruken av fartsvisningstavler som fartsreducerende tiltak.
- 6.9 Statens vegvesen vil utarbeide og lansere en ny nasjonal fartskampanje.
- 6.10 Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om fart og gjennomføre en nasjonal kampanje om fart i sosiale medier.

Rus (kapittel 7)

- 7.1 Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle motorvognførere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikk-uhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk.
- 7.2 Ung i trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandrestillingen *DeathTrip on the road*.
- 7.3 Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere fakta og videoer i e-læringskurset *Rus i trafikken*, og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier

- 7.4 Av-og-til vil, i samarbeid med medlemsorganisasjoner, Av-og-til-kommuner og andre samarbeidspartnere, sette fokus på promillekjøring, med menn og eldre som prioriterte målgrupper.
- 7.5 MA-Rusfri Trafikk vil rette fokus mot dagen-derpå-promille gjennom et sett med årlige kampanjer og tilgjengeliggjøring av promilletesting i stasjonære promille-testingsmaskiner og promillemålere.
- 7.6 Av-og-til vil fortløpende gjennomføre kommunikasjonstiltak på nett og i sosiale medier på temaet promillekjøring og risiko, med fokus på dagen derpå-kjøring og Av-og-til sin promillekalkulator.
- 7.7 MA – Rusfri Trafikk vil opplyse om bruk av trafikkfarlige legemidler på offentlige legekontorer.
- 7.8 Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndigheten og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
- 7.9 Kriminalomsorgen vil implementere et tilpasset faglig innhold om ruspåvirket kjøring for domfelte som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll.
- 7.10 Statsforvalteren i Trøndelag vil, som et pilotprosjekt, arbeide for økt bruk av alkoholmarkøren PEth hos fastleger i Trøndelag, for å vurdere pasientens helse og retten til å inneha førerkort.
- 7.11 MA-Rusfri Trafikk vil, sammen med MHF i Sverige, gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirket kjøring av cannabis og bilkjøring.
- 7.12 Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats rettet mot ruskjøring.

Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

- 8.1 Statens vegvesen vil gjennom ulike informasjonstiltak arbeide mot bransjen for å øke bruken av belte i buss.
- 8.2 Fylkeskommunene vil ved nyanskaffelse sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktssele.
- 8.3 Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet If, gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil.
- 8.4 Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.

Uoppmerksomhet (kapittel 9)

- 9.1 Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller rettet spesielt mot mobilbruk.
- 9.2 Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafiksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.
- 9.3 Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind, drive folkeopplysning om risiko ved bruk av berøringsskjerm under kjøring.

- 9.4 Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.
- 9.5 Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om uoppmerksomhet på sine nettsider og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om oppmerksomhet i sosiale medier.
- 9.6 Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.
- 9.7 Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.

Barn 0 – 14 år (kapittel 10)

- 10.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler bruker klubben.
- 10.2 Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafikksikkerhet.
- 10.3 NAF vil tilby *NAFFENS trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager.
- 10.4 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bidra til at flere grunnskoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser.
- 10.5 Trygg Trafikk, NAF og Syklistforeningen vil videreutvikle læringsportalen *Sykkeldyktig* basert på ny forskning, samt tilby kurs og arbeide for at den tas i bruk på flere skoler.
- 10.6 Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
- 10.7 Norges Lastebileier - Forbund vil videreføre trafikksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
- 10.8 Trygg Trafikk vil tilby kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke kunnskapen om trafikksikkerhet.
- 10.9 Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene etablere et nasjonalt nettverk med formål å samordne og styrke trafikk- og mobilitetsopplæring for barn og unge.
- 10.10 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk ressurser om trafikksikkerhet.
- 10.11 Trygg Trafikk vil utvikle og spre nyhetsbrev om trafikksikkerhet til barns foresatte.
- 10.12 Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier.
- 10.13 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Miljøagentene og Syklistforeningen, bidra til at det etableres flere *hjerteroner* rundt skolene.
- 10.14 Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for barn og unge.

- 10.15 Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid.
- 10.16 Trygg Trafikk vil, gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, bistå kommuner slik at det jobbes systematisk med trafikksikkerhet i barnehagene og skolenes planverk og rutiner, samt i samarbeidet med foreldre.

Ungdom og unge førere (kapittel 11)

- 11.1 Trygg Trafikk vil bidra til kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* ved å tilby faste møtearenaer for lærere i faget. Møtene vil bli arrangert primært som nettverksmøter.
- 11.2 Statens vegvesen vil arbeide for at alle elever ved 10. trinn tilbys *Trafikksikkerhetsdag* tilsvarende det som tilbys ved Norsk vegmuseum på Lillehammer. Trygg Trafikk, fylkeskommunene, storbykommunene og lokale aktører vil bli involvert i dette arbeidet. I første omgang vil Statens vegvesen ta initiativ til å gjennomføre en pilot i to fylker
- 11.3 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, bidra til at flere videregående skoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser.
- 11.4 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Gjensidige, levere undervisningsopplegg for ungdomsskoler og videregående skoler.
- 11.5 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for elever i videregående opplæring.
- 11.6 Ung i trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafikksikre valg gjennom kampanjen #Edrusjåfør.
- 11.7 Ung i trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg (Trafo-Ung i trafikken) om risiko i trafikken med VR-briller, rettet mot ungdomsskoler, videregående skoler, kriminalomsorgen med flere. Opplegget vil også inneholde temaene rus, holdninger og atferd.
- 11.8 Fylkeskommunene vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkatferd blant de som er i lære.
- 11.9 Norges trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikkopplæringen ivaretas på en god måte, gjennom å blant annet gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet.
- 11.10 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, arbeide for en nasjonal forsøksordning med bruk av kurs og atferdsregistrator som alternativ straff for fartsdømte unge førere.
- 11.11 Trygg Trafikk vil utvikle og spre nyhetsbrev om trafikksikkerhet til ungdommers foresatte
- 11.12 Trygg Trafikk vil, med støtte fra de mindre forsikringsselskapene, gjennomføre kampanjer rettet mot unge førere, med særlig fokus på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring

Eldre trafikanter (kapittel 12)

- 12.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med SINTEF og Kavli-institutt for nevrovitenskap ved NTNU, iverksette en simulatorstudie av bilførere fra 18-60+ for måling av kognitive prosesser ved økende alder.
- 12.2 Statens vegvesen vil tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet.
- 12.3 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag.
- 12.4 Pensjonistforbundet vil organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet rettet mot eldre fotgjengere og syklende, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige.
- 12.5 Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene.

Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel) (kapittel 13)

- 13.1 Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur basert på kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker.
- 13.2 Statens vegvesen vil gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner og prioritere gjennomføring av tiltak identifisert gjennom inspeksjonene.
- 13.3 Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og identifisere behov for midler til gjennomføring av tiltak.
- 13.4 Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
- 13.5 Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging, for å sikre god trafikksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot eneulykker.
- 13.6 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Trafikksforsikringsforeningen, lage og spre både opplæringsmateriell og kampanjer for å bidra til bedre samspill mellom trafikanter i byer og tettsteder.
- 13.7 Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner vil arbeide for at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet i byvekstavtaler og belønningsavtaler. Aktørene vil i tillegg bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.
- 13.8 Fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak.
- 13.9 Skadeforebyggende forum vil gjennomføre *Trygghetsvandring*er for å identifisere aktuelle trafikksikkerhetstiltak for gående, som også ivaretar mobilitet og sikkerhet for gående om vinteren.
- 13.10 Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon til fotgjengere om bruk av brodder og vintersko med godt feste, for å bidra til økt sikkerhet og redusert risiko for fallulykker.

- 13.11 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere eneulykker med fotgjengere.
- 13.12 Trygg Trafikk vil gjennomføre nasjonale og lokale refleksaktiviteter, for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken.
- 13.13 Trygg Trafikk vil gjennomgå rulleskivettreglene og innarbeide prinsipper for hva som er god synlighet og få bedre frem risiko ved trening.
- 13.14 Statens vegvesen vil gjennomgå regelverk knyttet til gang- og sykkelveg/sykelveg, blant annet vurdere tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og avkjørsler og økt lesbarhet generelt, og vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger som bidrar til økt trafiksikkerhet for alle trafikanter.
- 13.15 Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist.
- 13.16 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre tester av sykkelhjelmer og informere om resultatene.
- 13.17 Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst vil gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist*.
- 13.18 Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor.
- 13.19 Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesyklister.
- 13.20 Ung i trafikken vil gjennom undervisningsopplegget «El-egant», gjennomføre teoretisk og praktisk opplæring i regelverk og hvordan en skal ferdes sikkert på elsparkesykkel.
- 13.21 Nordic Micromobility Association (NMA) vil opprette dialog med relevante myndigheter om hvordan trafikanter kan få opplæring i trafiksikkerhet i forbindelse med mikromobilitet.
- 13.22 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Trafikksforsikringsforeningen, utvikle og gjennomføre en kampanje om trafiksikkerhet rettet mot elsparkesyklister.
- 13.23 Ung i trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikromobilitet ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.
- 13.24 Statens vegvesen, vil i samarbeid med Trafikksforsikringsforeningen og andre relevante aktører, vurdere og gjennomføre tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler. Herunder inngår en utredning av et mulig forbud mot salg av ulovlige elsparkesykler og elsykler.
- 13.25 Trafikksforsikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell.
- 13.26 Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av el-sparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten.
- 13.27 Statens vegvesen vil følge med på ulykkesutviklingen for elsparkesykler og vurdere behov for videre endring av regelverket for liten elektrisk motorvogn.

Motorsykkkel, moped og ATV (kapittel 14)

- 14.1 Statens vegvesen vil lede *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Forumet vil være en utvidelse av Nasjonalt forum for MC-sikkerhet til også å omfatte ATV.
- 14.2 Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykkkel, moped og ATV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.
- 14.3 Statens vegvesen vil ta initiativ til å etablere en ATV-dugnad med deltakere som har spesialkompetanse på ATV og UTV, og der formålet er å iverksette målrettede trafikksikkerhetstiltak.
- 14.4 NMCU vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert.
- 14.5 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykkkel.
- 14.6 Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Nord universitet, følge opp funn fra studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV.
- 14.7 NMCF vil arrangere minst ett trafikksikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere.
- 14.8 NBAS vil arrangere minst en ATV-dag i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV som hovedbudskap.
- 14.9 Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet.
- 14.10 MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
- 14.11 Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykkelopplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser om ulykker på moped og motorsykkkel.
- 14.12 Trafikkforum vil øke sikkerheten for MC-førere ved å utvikle etterutdanningskurs for trafikkklærere, som vil bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykkkel.
- 14.13 NAF vil utvikle *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier.
- 14.14 Statens vegvesen vil utrede muligheten for å stille krav til innhold i godkjent førerutviklingskurs for motorsykkkel på bane, og om det bør stilles krav til gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort.
- 14.15 Statens vegvesen vil starte et arbeid med sikte på å innføre en egen førerrett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet.
- 14.16 Jordet ATV-support vil fremme og gjennomføre atferdsrettede sikkerhetskurs for ungdom og foresatte i kommuner der ungdoms ferdsel med ATV og UTV er en utfordring.
- 14.17 NBAS vil, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV.

- 14.18 Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsykel.
- 14.19 Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykel.
- 14.20 Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter foreslå en minstealder for passasjerer på motorsykel. I forslaget vil det ligge krav om at passasjerer skal nå ned til fotpinnen på motorsykkelen.
- 14.21 Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykel.
- 14.22 Statens vegvesen vil vurdere bruk av særskilt veimerking som vil lede motorsyklister til trygg plassering i kurver.
- 14.23 WIMA Norway vil organisere og tilby mekkekurs for motorsykel over hele landet.

Næringstransport på vei (kapittel 15)

- 15.1 Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet*.
- 15.2 Storbykommunene vil utarbeide rutiner for varelevering til kommunale virksomheter.
- 15.3 Statens vegvesen vil utvide bruken av teknologi for å målrette kontrollinnsatsen ytterligere.
- 15.4 Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
- 15.5 Norsk Landbruksrådgivning vil oppdatere og aktivt tilby kurset *Traktor, tryggleik og trafikkreglar* til traktorbrukere over hele landet
- 15.6 Norsk Landbruksrådgivning vil etablere og markedsføre kurs i traktorkjøring for uerfarne

Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)

- 16.1 Statens vegvesen og Nye Veier vil gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på riksveinettet som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av tiltak.
- 16.2 Statens vegvesen vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på riksveinettet som er plassert i tilstandsgrad 3 og der det etter gjennomgangen i tiltak 16.1 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreduserende tiltak som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel.
- 16.3 Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklete metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
- 16.4 Fylkeskommunene vil på bakgrunn av en gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende

kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

- 16.5 Statens vegvesen vil videreutvikle *TS-portalen*. I dette ligger blant annet en utvidelse til også å gjelde funn fra TS-revisjon av planer samt at det skal kunne legges inn funn fra inspeksjoner på fylkesveinettet.
- 16.6 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafiksikkerhet.
- 16.7 Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle for å sikre at digitale verktøy og avanserte datanalyser knyttet til trafiksikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet blir kjent og tilgjengeliggjort for alle veieiere.
- 16.8 Storbykommunene vil prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafiksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier.
- 16.9 Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt*.
- 16.10 Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av mulige trafiksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene.
- 16.11 Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafiksikkerhet.

Teknologi for bedre trafiksikkerhet (kapittel 17)

- 17.1 Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens gjennomføringsplan for 2025-2030.
- 17.2 Statens vegvesen vil følge opp anbefalingene til kommunikasjonsinfrastruktur langs vei og vurdere om disse skal tas inn i veinormalene.
- 17.3 Statens vegvesen vil undersøke hvordan samvirkende ITS-meldinger kan benyttes til å forebygge ulykker i trafikken og forbedre fremkommeligheten, samt hvilke endringer det bør medføre i regelverket (veinormaler og trafikkregler).
- 17.4 Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata.
- 17.5 Statens vegvesen vil utvikle et kart over innsatstid for nødetater.
- 17.6 Statens vegvesen vil bidra til å utvikle og tilrettelegge for bruk av mobilteknologi som kan gjøre det mulig å avgi GPS-signaler fra kjøretøy ved hendelser eller ulykker i tunnel.
- 17.7 Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.
- 17.8 Nord universitet vil gjennomføre et prosjekt om automatisering i føreropplæringen.
- 17.9 Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafiksikkerhet.

- 17.10 ITS Norway vil, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger.

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)

- 18.1 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikksikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak.
- 18.2 Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Planene skal utarbeides i samarbeid med andre veieiere i kommunen. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
- 18.3 Statens vegvesen vil utarbeide sjekkliste for kommunenes vurdering av trafikksikkerhet ved utarbeidelse av og behandling av arealplaner.
- 18.4 Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikksikkerhetsvurderingen.
- 18.5 Trygg Trafikk, vil i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* per 1. januar 2030.
- 18.6 Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for koordinatorene i alle kommuner som er godkjent eller i prosess for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.
- 18.7 Trygg Trafikk vil utarbeide et HMS-kursopplegg for kommunenes ansatte, som et tilbud til de kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommune*.
- 18.8 Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
- 18.9 Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale rådene for personer med nedsatt funksjonsevne.
- 18.10 Alle fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
- 18.11 Statens vegvesen vil gjennomgå etatens reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og innarbeide trafikksikkerhet der dette ikke er godt nok ivarettatt. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport
- 18.12 Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.
- 18.13 Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid.
- 18.14 Statens vegvesen vil etablere en «*Bedriftsportal*» der virksomheter gis veiledning og tips om tiltak som vil bidra til redusert risiko i trafikken.

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)

- 19.1 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikantforståelse og trafikksikkerhet. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikkpsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter. Fagfolk fra andre nordiske land vil også bli invitert til å delta i fagforumet.
- 19.2 Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt om trafikkopplæring og ulykkesreduksjon.
- 19.3 Statens vegvesen vil tilgjengeliggjøre og dele relevante ulykkesdata som i dag ikke ligger i TRINE med kommuner og andre interessenter.
- 19.4 Statens vegvesen vil gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde.
- 19.5 Statens vegvesen vil utarbeide en løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, og system for oppfølging av funn og læringspunkter.
- 19.6 Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året.
- 19.7 Statens vegvesen, FHI og Helsedirektoratet vil fortsette å bidra i Fyrtårnprosjektet. Prosjektet har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter ulykker i trafikken, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
- 19.8 Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil gjennomføre tilstandsundersøkelser som gir grunnlag for å følge opp mål for tilstandsutviklingen. Statens vegvesen har ansvar for tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelme, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år).
- 19.9 Trafikkatferd vil arbeide for at aktører som jobber med utøvende holdningsskapende arbeid skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet.
- 19.10 Statens vegvesen vil videreutvikle webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* som arena for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.
- 19.11 Trygg Trafikk vil arrangere fire fagmøter i året for å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet.

Øvrige områder (del III)

Straff og førerett (kapittel 20)

Bedre skadebehandling (kapittel 21)

Trafikanter med innvandrerbakgrunn (kapittel 22)

- 22.1 Fylkeskommunene vil tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser for nyankomne minoritetsspråklige elever.
- 22.2 Trygg Trafikk vil utarbeide opplæringsmateriell om sykling til nyankomne (voksne) i Norge.

Arbeid på og ved vei (kapittel 23)

- 23.1 Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset myke trafikanter i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
- 23.2 Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafiksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.
- 23.3 Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafiksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklister skal prioriteres.

Påkjørsel av hjortevilt (kapittel 24)

- 24.1 Statens vegvesen og fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal *N300 Trafikkskilt*.
- 24.2 Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for kunnskaps- og erfaringsdeling med mål om å identifisere effektfulle tiltak mot påkjørsel av hjortevilt på vei.

Turisme og trafiksikkerhetskultur (kapittel 25)

- 25.1 Statens vegvesen vil ta et initiativ til å etablere et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk.
- 25.2 **XXXXX** vil ta initiativ til å etablere et samarbeid med relevante aktører for å utvikle et felles nettsted der turister enkelt kan finne nødvendig informasjon, uavhengig av hvor i Norge de reiser. Målet er å øke trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper og bidra til en tryggere og mer positiv reiseopplevelse.

Det er ikke avklart hvem som skal ta ansvar for tiltak 25.2. Det vil bli arbeidet videre med å avklare dette i tiden frem til den endelige utgaven av tiltaksplanen skal foreligge 1. mars 2026.



POLITIET



Utdannings-
direktoratet