Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Statens vegvesen

POLITIET

TRYGG TRAFIKK

Utdanningsdirektoratet

KS

Helsedirektoratet

Forord

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

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

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

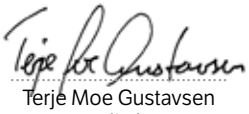
Regionreformen ventes å medføre vesentlige endringer i arbeidsfordelingen mellom Statens vegvesen og fylkene fra 2020. I denne planen har vi valgt å forholde oss til dagens arbeidsfordeling, med mindre det er tatt en endelig beslutning om endringer.

Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

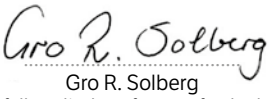
Sigurd Løtveit, Vegdirektoratet (leder)
Lise Fauskanger Ådlandsvik, Hordaland fylkeskommune
Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen kommune
Terje Oksnes, Utrykningspolitiet
Tone Figenschou Sandvik, Helsedirektoratet
Frode Midtgård, Utdanningsdirektoratet
Tori Grytli, Trygg Trafikk
Miriam Kvanvik, Trygg Trafikk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

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av:

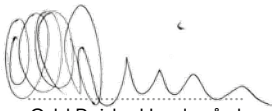
Bjørne Grimsrud, Vegdirektoratet (leder)
Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
Runar Karlsen, Utrykningspolitiet
Jakob Linhave, Helsedirektoratet
Jan Johansen, Trygg Trafikk
Guro Ranes, Vegdirektoratet



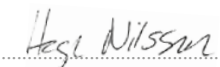
Terje Moe Gustavsen
vegdirektør



Gro R. Solberg
fylkesdirektør for samferdsel
(Buskerud fylkeskommune)



Odd Reidar Humlegård
politidirektør



Hege Nilssen
direktør i Utdanningsdirektoratet

Bjørn Guldvog
helsedirektør

Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk

Innhold

Forord **3**
Innledning **7**

1. Visjon, mål og oppfølging **12**
1.1 Målhierarki 12
1.2 Nullvisjonen 13
1.3 Etappemål 14
1.4 Tilstandsmål 15
1.5 Oppfølging av tiltaksplanen 17

2. Kunnskapsgrunnlag **19**
2.1 Ulykkesutviklingen 19
2.2 Ulykkesutviklingen i Norge i et internasjonalt perspektiv 21
2.3 Kilder til kunnskap 23
2.3.1 Ulykkesregistre 23
2.3.2 Politiets etterforskning og studier om dødsulykker 23
2.3.3 Politiets analyser for å forebygge og avdekke trafikkriminalitet 24
2.3.4 Statens havarikommisjon for transport - uavhengige sikkerhetsundersøkelser 24
2.3.5 Statens vegvesens ulykkesanalyser 24
2.3.6 FoU innen trafikksikkerhet 24
2.3.7 Kunnskap om virkninger av tiltak 25
2.3.8 Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker 25

3. Politiske føringer **27**
3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 27
3.2 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 30

4. Risikoatferd i trafikken **35**
4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak for å redusere risikoatferd i trafikken 35
4.2 Innsatsområde – Fart 35
4.2.1 Tilstandsmål 35
4.2.2 Tiltak rettet mot fart 37
4.3 Innsatsområde – Rus 39
4.3.1 Tilstandsmål 39
4.3.2 Tiltak rettet mot rus 41
4.4 Innsatsområde – Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn 45
4.4.1 Tilstandsmål 45
4.4.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn 47
4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoatferd som vil bli prioritert 50
4.5.1 Tiltak for å redusere omfanget av uoppmerksomhet i trafikken 50

5. Befolkningsgrupper **51**
5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte befolkningsgrupper 51
5.2 Innsatsområde – Barn (0-14 år) 53
5.2.1 Tilstandsmål 53
5.2.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen 54
5.2.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen 55
5.2.4 Tiltak for trygg skoleveg og skoleskyss 56
5.2.5 Tiltak rettet mot trafikksikkerhetsplaner og rutiner i barnehager og skoler 58
5.3 Innsatsområde – Ungdom og unge førere 59
5.3.1 Tilstandsmål 59

5.3.2 Tiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og i videregående skole 59
5.3.3 Tiltak rettet mot føreropplæringen og unge bilførere 60
5.4 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser 63
5.4.1 Tilstandsmål 63
5.4.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter 63
5.4.3 Tiltak for universell utforming 65
5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper 65
5.5.1 Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn 65

6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper 69
6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/ kjøretøygrupper 69
6.2 Innsatsområde – Gående og syklende 71
6.2.1 Tilstandsmål 71
6.2.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende 73
6.2.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende 76
6.3 Innsatsområde – Motorsykkel og moped 77
6.3.1 Tilstandsmål 77
6.3.2 Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere 79
6.4 Innsatsområde – Transport med tunge kjøretøy 81
6.4.1 Tilstandsmål 81
6.4.2 Tiltak rettet mot transport med tunge kjøretøy 82
6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper 86
6.5.1 Yrkesmessig transport med lette kjøretøy 86
6.5.2 ATV 87

7. Trafikksikre veger 89
7.1 Grunnlag for prioritering av målrettede tiltak for trafikksikre veger 89
7.2 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker 90
7.2.1 Tilstandsmål 90
7.2.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker 91
7.2.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker 92
7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger 94
7.3.1 Tiltak for økt sikkerhet i tunneler 94
7.3.2 Tiltak for oppfølging av vegsikkerhetsforskriften 95
7.3.3 Drift og vedlikehold 96
7.3.4 Varsling og sikring av arbeid på/ved veg 97
7.3.5 Tiltak for å forhindre påkjørsler av vilt 97

8. Intelligente transportsystemer (ITS) 99
8.1 Grunnlag for prioritering av ITS-tiltak 99
8.2 Innsatsområde - Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy 99
8.2.1 Tilstandsmål 99
8.2.2 Tiltak for effektiv datautveksling mellom kjøretøy, infrastruktur og vegtrafikksentral 100
8.2.3 Tiltak for tilrettelegging for automatiserte kjøretøy 100
8.3 Innsatsområde - Kjøretøyteknologi 103
8.3.1 Tilstandsmål 103
8.3.2 Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafikksikkerhetseffekt 104

9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor 107
9.1 Grunnlag for prioritering av organisatoriske tiltak i offentlig og privat sektor 107
9.2 Innsatsområde – Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner 107
9.2.1 Tilstandsmål 107
9.2.2 Tiltak for oppfølging av Barnas transportplan 108
9.2.3 Tiltak for oppfølging av regionale og kommunale planer og avtaler 109
9.2.4 Godkjenningsordninger og trafikksikkerhetskunnskap hos ansatte 113
9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert 115
9.3.1 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter 115

10. Straff og førerett 117
10.1 Etterforskning og straffesaksbehandling 117
10.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet 118
10.3 Tiltak innen førerett 118

11. Bedre skadebehandling 119
11.1 Tidlig varsling og førstehjelp 119
11.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede 120

12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget 121
12.1 Behov for framtidig FoU innenfor trafikksikkerhet 121
12.2 Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata 124

Vedlegg 1 – Fylkesvise målkurver 126
Vedlegg 2 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet 133
Statens vegvesen 133
Trygg Trafikk 133
Politiet 133
Helsedirektoratet 134
Helseklage 134
Utdanningsdirektoratet 134
Fylkeskommunene 134
Kommunene 135
Statens havarikommisjon for transport (SHT) 135
Arbeidstilsynet 135
Nye Veier AS 136
Vegtilsynet 136
Forsvaret 136
Forsikringsselskapene 136
Interesseorganisasjoner 137
Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet 140
Vedlegg 3 – Oversikt over oppfølgingstiltakene 143

Innledning

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

I stortingsmeldingen om NTP står det at: «*Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen mandat til å lede arbeidet med rulleringen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Tiltaksplanen skal gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde.*»

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

Dette er femte gang det utarbeides en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I tiltaksplanen for 2018-2021 er det totalt 136 ulike tiltak, som vil bli fulgt opp gjennom planperioden, og bak disse står en lang rekke ulike aktører. De mest sentrale er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og syv storbykommuner[1]. I tillegg har blant andre Arbeidstilsynet, Kriminalomsorgen og en rekke ulike interesseorganisasjoner forpliktet seg til å gjennomføre tiltak.

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

Del II viser hvilke trafikksikkerhetstiltak de ulike aktørene vil gjennomføre i planperioden. Hovedinndelingen er innenfor *Risikoatferd i trafikken (kap. 4), Befolkningsgrupper (kap. 5), Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (kap. 6), Trafikksikre veger (kap. 7), Intelligente transportsystemer (ITS) (kap. 8), Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor (kap. 9), Straff og førerett (kap. 10), Bedre skadebehandling (kap. 11) og Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget* (kap. 12).

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

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

i det generelle forebyggende arbeidet eller dekker områder det er knyttet særlig stor politisk interesse til.

Innsatsområdene dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, og i all hovedsak er dette områder som også var sentrale i tiltaksplanen for 2014-2017. Men for å komme videre må vi ha en bred tilnærming, der vi trekker inn nye aktører og der vi tar i bruk virkemidler innenfor nye områder. I vårt arbeid med å finne fram til nye trafikksikkerhetstiltak har vi sett at det er mange gode tiltak som ikke passer naturlig innenfor de valgte innsatsområdene, men som det er viktig å ta med for at tiltaksplanen skal vise bredden i trafikksikkerhetsarbeidet. Enkelte av hovedkapitlene er derfor supplert med temaområder utover de 13 innsatsområdene, og som det ikke er knyttet tilstandsmål til. Dette gjelder: Uoppmerksomhet (kap. 4.5.1), Trafikanter med innvandrerbakgrunn (kap. 5.5.1), Yrkesmessig transport med lette kjøretøy (kap. 6.5.1), ATV (kap.6.5.2), Sikkerhet i tunneler (kap. 7.3.1), Vegsikkerhetsforskriften (kap. 7.3.2), Drift og vedlikehold (kap. 7.3.3), Varsling og sikring av arbeid på/ved veg (kap. 7.3.4), Vilt (kap. 7.3.5) og Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter (kap. 9.3.1). Videre er det ikke definert innsatsområder innenfor hovedkapitlene 10-12.

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

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med de ulike aktørenes interne styringsdokumenter. Dette gjelder i første rekke:
- Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)
- Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019
- Trygg Trafikks strategi 2018-2025
- Fylkeskommunale styringsdokumenter (for eksempel handlingsprogram for fylkesvegnettet og fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner)
- Kommunale trafikksikkerhetsplaner for de syv storbykommunene

Prioriteringene i styringsdokumentene er basert på forventninger med hensyn til framtidige økonomiske rammer. Vi forventer at disse rammene er tilstrekkelige til å gjennomføre tiltakene beskrevet i tiltaksplanen.

Stortinget har, gjennom behandling av NTP 2018-2029, fastsatt et ambisiøst etappemål for trafikksikkerhet. Det er viktig at målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 opprettholdes. For å være på rett veg i forhold til målet må antall drepte og hardt skadde reduseres fra 791 i 2016 til maksimalt 550 i 2022. Det er imidlertid usikkert om tiltakene i tiltaksplanen samlet sett er omfattende nok i forhold til dette. Her spiller en rekke forhold inn, som trender, teknologisk- og økonomisk utvikling og politiske prioriteringer innenfor ulike samfunnsområder. Lavere økonomiske rammer enn forutsatt i styringsdokumentene kan føre til at enkelte av tiltakene i tiltaksplanen ikke kan gjennomføres, hvilket ytterligere reduserer sjansene for å nå etappemålet i NTP. For Statens vegvesens tiltak ligger det en ekstra usikkerhet i at etatens handlingsprogram gjelder for seksårsperioden 2018-2023, og at det ikke er endelig besluttet hva som vil bli prioritert i fireårsperioden 2018-2021.

Tiltaksplanen viser tiltak som ligger inne i de ulike aktørenes prioriteringer. Men i tillegg må vi hele tiden være på leting etter nye effektive tiltak som kan bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde. I tiltaksplanen pekes det spesielt på tre områder der vi allerede nå ser at det vil være behov for mer omfattende tiltak enn det som ligger inne i planen; fart, rus og gående/syklende. Aktørene vil derfor i planperioden se spesielt på mulighetene for å komme fram til ytterligere tiltak innenfor disse områdene.

Tiltaksplanen vil bli fulgt opp med en årlig rapportering til Samferdselsdepartementet. I rapporteringen inngår årlige rapporter som blant annet viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen. Annet hvert år vil det bli utarbeidet en detaljert rapport som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av de 136 oppfølgingstiltakene (jf. kapittel 1.5). Disse rapportene vil gi departementet et grunnlag for å vurdere behovet for å korrigere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet underveis i planperioden.

POLITI

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Del I

– Mål og grunnlag for tiltak

1. Visjon, mål og oppfølging

1.1 Målhierarki

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

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2.

- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Etappemålet er hentet fra *Nasjonal transportplan for 2018-2029*, og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Se kapittel 1.3.

- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder. De fleste målene gjelder for år 2022 eller samlet for perioden 2018-2021. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4. En nærmere beskrivelse er gitt i den innledende omtalen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II.

- **Tiltak** - Tiltakene som skal gjennomføres i fireårsperioden er beskrevet i dokumentets del II (kapitlene 4 – 12). Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av viktige trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Enkelte tiltak er konkretisert med hensyn til gjennomføring og ambisjonsnivå, og er angitt som «oppfølgingstiltak». Se omtale av hvordan tiltaksplanen vil bli fulgt opp i kapittel 1.5.

1.2 Nullvisjonen

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

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

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

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

FAKTABOKS 1.1 - Nullvisjonens tre grunnpilarer

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

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

ANSVAR. Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

1.3 Etappemål

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

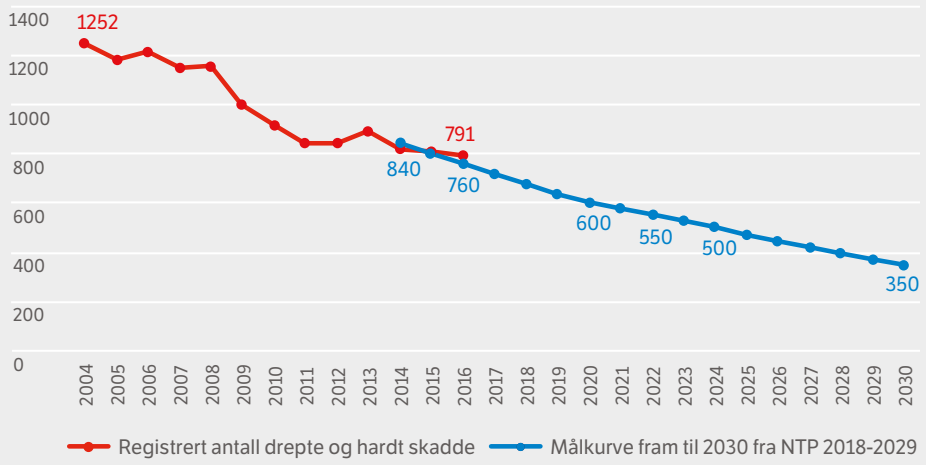
I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det fastsatt et nytt etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket er en reduksjon med om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2012-2015.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

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

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

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

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



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 mål for tilstandsutviklingen (målindikatorer).
- 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 målindikatorer innenfor hvert av de 13 innsatsområdene. Indikatorene og tilhørende tilstandsmål er vist i tabell 1.1, mens det er gitt en mer utdypende omtale som innledning til beskrivelsen av det enkelte innsatsområdet i dokumentets del II. Intensjonen har vært at målindikatorene skal fange opp de mest sentrale tilstandsendringene vi får ved å gjennomføre oppfølgingstiltakene innenfor det aktuelle innsatsområdet. Dette har imidlertid ikke vært mulig å gjennomføre fullt ut, og det har ikke vært til å unngå at det også vil være enkelte oppfølgingstiltak, som til tross for god forventet trafikksikkerhetseffekt, bare i begrenset grad bidrar til at vi når tilstandsmålene.

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

Foto: Trine Bjervig, Trygg trafikk

TABELL 1.1 - Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	59,9 % (2017)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)
Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % [A]
Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % [A]
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % [A]
Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021)[B] 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)
Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % [A]
Transport med tunge kjøretøy (kapittel 6.4)	Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil	23,2 % (2017)	30 % (2022)
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % per 1/1-2018	54,1 % per 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) [C]
Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4 % [D] (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 % [D] (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % [D] (2017)	25 % (2022)
Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*	62 [E] per 1/1-2018	125 per 1/1-2022

A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.
B I Statens vegvesen sitt handlingsprogram oppgis tall for seksårsperioden 2018-2023. Tallet i denne tabellen gjelder kun innsatsen de fire første årene, slik at vi får sammenliknbarhet med tallet som oppgis for fylkesvegnettet. Anslaget er imidlertid beheftet med stor usikkerhet.
C Det foreligger ingen vurdering av hvor mye som vil bli utbedret i fireårsperioden 2018-2021. Vi bruker derfor tall for seks årsperioden 2018-2023 som er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram. Samlet behov for utbedring er 5700 km.
D Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status og potensial for framtiden).
E 61 kommuner og 1 bydel.

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

1.5 Oppfølging av tiltaksplanen

Det legges til grunn at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* følges opp på tilsvarende måte som tiltaksplanen for 2014-2017. Det innebærer at det hvert år blir rapportert til Samferdselsdepartementet hvordan vi ligger an i forhold til gjennomføring av planen. I tillegg vil det hvert år i juni, bli avholdt en «resultatkonferanse», der det blir redegjort for trafikksikkerhetsutviklingen det foregående året, samt gitt en faglig oppdatering innenfor tema av særlig betydning for trafikksikkerheten.

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

Omfanget av tiltak i tiltaksplanen viser summen av trafikksikkerhetstiltak som de enkelte aktørene anser det er realistisk å gjennomføre de neste fire årene, forutsatt forventede økonomiske rammer. Dersom de økonomiske rammene blir lavere enn forventet kan det føre til at enkelte av tiltakene i tiltaksplanen ikke blir gjennomført. Dette påvirker muligheten for å nå tilstandsmålene og dermed også etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

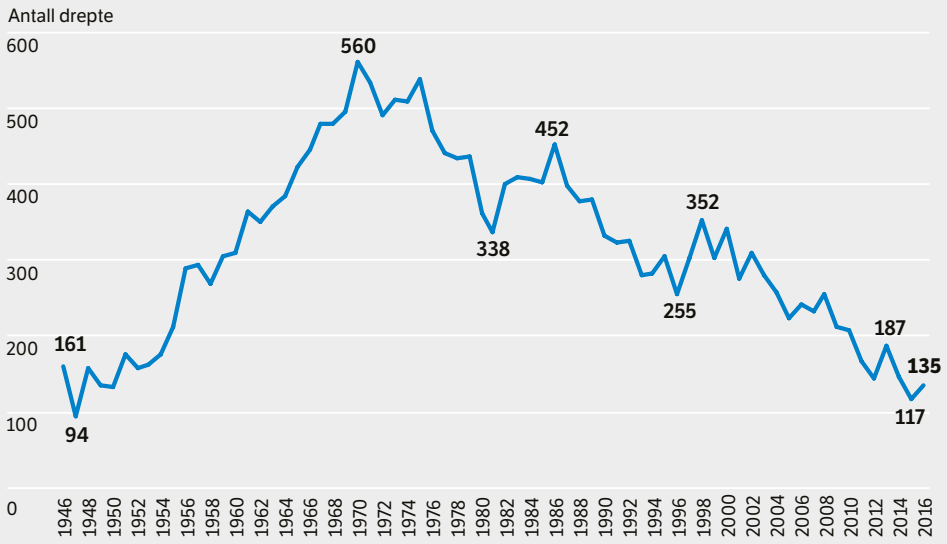
2. Kunnskapsgrunnlag

2.1 Ulykkesutviklingen

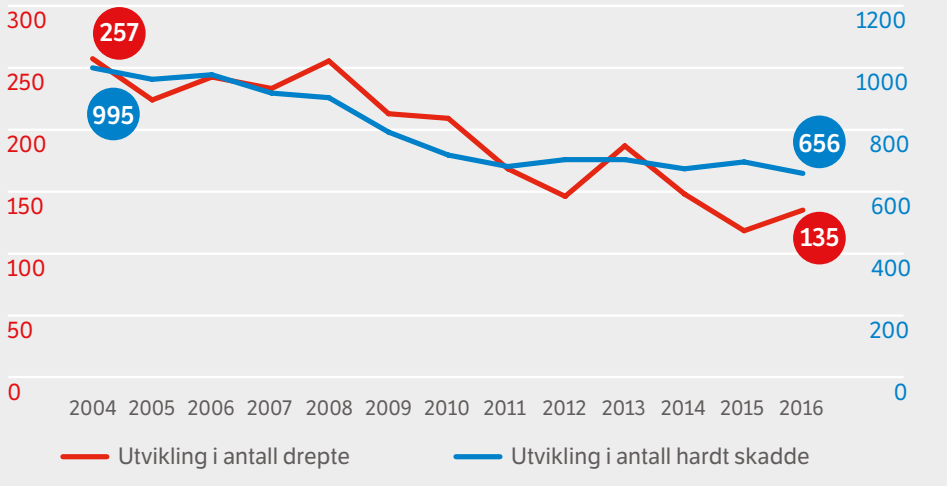
Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet for alvor kom i gang rundt 1970 har det vært en klar reduksjon i tallet på omkomne i vegtrafikken. Figur 2.1 viser at antall drepte er redusert fra 560 i 1970 til 135 i 2016. Dette til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte km per år) er mer enn tre ganger høyere enn i 1970. Det viser med all mulig tydelighet at et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. I tillegg til at det har vært utført et langsiktig og systematisk arbeid for bedre trafikantatferd og sikrere veger, har den teknologiske utviklingen bidratt til at vi har fått en langt sikrere kjøretøypark.

Foreløpige tall viser at det var 107 drepte i vegtrafikkulykker i 2017. Dette er det laveste antall drepte i vegtrafikken på 70 år!

FIGUR 2.1 – Utvikling i antall drepte (Kilde: Statens vegvesen/SSB)



FIGUR 2.2 - Ulykkesutviklingen splittet på **drepte og hardt skadde** (Kilde: Statens vegvesen/SSB)



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

Utviklingen i ulykkesbildet gjennom de siste 25 årene gir et bilde av hvilke deler av trafikksikkerhetsarbeidet som har lykkes og hvor vi ikke har vært like flinke. Det gir også et utgangspunkt for å vurdere hvor vi har de største gjenstående utfordringene.

- Antall drepte og hardt skadde er redusert i alle **aldersgrupper**, men det er betydelige forskjeller i utviklingen i de ulike aldersgruppene:
  - I begynnelsen av 1990-tallet var rundt 8 prosent av de drepte og hardt skadde i alderen 0-14 år, mens gjennomsnittet for årene 2013-2016 ligger på 4,5 prosent.
  - I samme periode har det også vært en kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i alderen 15–24 år. I 1990 var over 35 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen, mens andelen de siste tre årene har ligget på under 20 prosent.
  - Aldersgruppen 45-64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de fire siste årene har ligget på rundt 30 prosent. Målt i faktisk antall er det kun 6 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45-64 år i perioden 2013-2016 sammenliknet med perioden 1990-1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) er mer enn halvert.
  - Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25 år siden.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

- En fordeling på **ulykkestyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike ulykkestypene. Endringen etter 2010 har vært tydeligst for møteulykker, der vi har hatt en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til 25 prosent i 2016. Til gjengjeld har andelen drepte og hardt skadde i kryssulykker og fotgjengerulykker økt etter 2010.

- Fordelingen på ulykkestyper har til en viss grad sammenheng med hvordan ulykkene fordeles på de ulike **fartsgrensenivåene**. Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Etter 2004 har trenden vært at en økende andel av de drepte og hardt skadde har blitt drept eller hardt skadd på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.

- **Vegkategori** er en annen sentral variabel. Andelen som blir drept eller hardt skadd på det som i dag er riksveg[2] økte fra rundt 30 prosent på 1990-tallet til i overkant av 35 prosent i femårsperioden 2010-2014. De siste to årene er andelen igjen redusert, og lå i 2016 på under 30 prosent. Basert på ulykkesstatistikk for 2013-2016 har:
  - Riksvegnettet 14,0 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
  - Fylkesvegnettet 22,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
  - Det kommunale vegnettet 16,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer

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

  Ulykker på riksvegnettet har gjennomgående høy alvorlighet. I perioden 2013-2016 er de omkomne i vegtrafikken fordelt med 44 prosent på riksvegnettet, 43 prosent på fylkesvegnettet, 8 prosent på det kommunale vegnettet og 5 prosent på private veger åpne for allmenn trafikk (parkeringsplasser, skogsbilveger m.m.).

- Etter 1990 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd (per km) redusert betydelig for alle **trafikantgrupper** (bilførere, bilpassasjer, MC-førere, mopedførere, syklister og fotgjengere). Utviklingen i antall drepte og hardt skadde er mindre entydig, hvilket skyldes at eksponeringen har utviklet seg forskjellig for de ulike trafikantgruppene. Det er verdt å merke seg at trenden etter 2010 har vært en økning i antall drepte og hardt skadde, både blant syklister og MC-førere.

2.2 Ulykkesutviklingen i Norge i et internasjonalt perspektiv

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

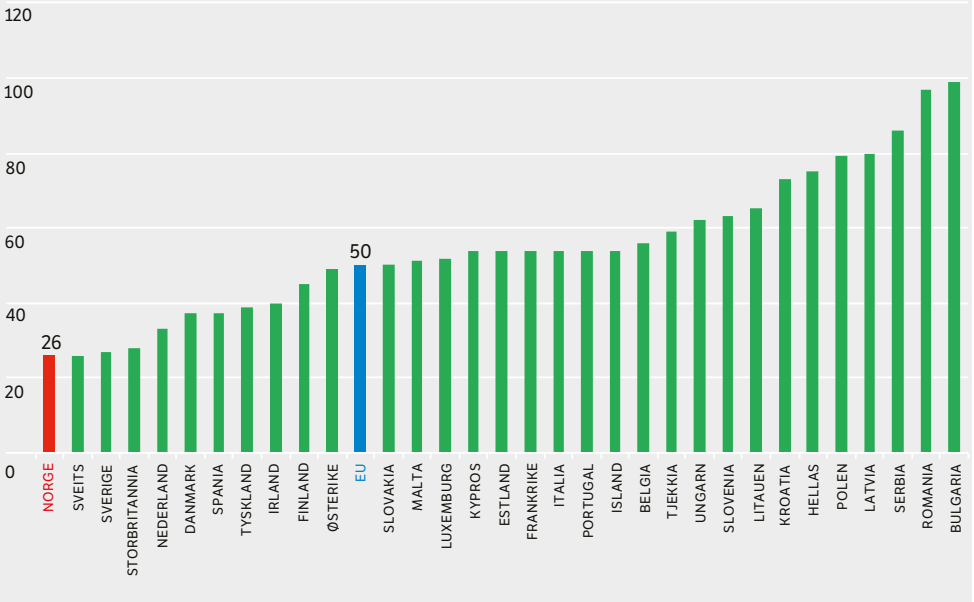
EU har satt som mål å halvere antall drepte i vegtrafikken i perioden 2010-2020 (European Road Safety Charter). Det er vedtatt et eget trafikksikkerhetsprogram som inne-

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

holder en rekke tiltak både på europeisk og nasjonalt nivå (European Road Safety Action Programme). Programmet fokuserer på kjøretøysikkerhet, infrastruktur og trafikantatferd.

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

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



2.3 Kilder til kunnskap

2.3.1 Ulykkesregistre

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er svært viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for vegtrafikken blir primært samlet inn og bearbeidet av politiet, Statistisk sentralbyrå (SSB), Statens vegvesen, helsemyndighetene og forsikringsbransjen.

Den mest brukte kilden til ulykkesdata er Statens vegvesens STRAKS-register. STRAKS er nokså likt SSB sitt offisielle ulykkesregister, og begge registre baseres på innsamlede data fra politiregistrerte ulykker med personskade. Det pågår et arbeid med å revidere STRAKS-registeret (jf. kapittel 12.2).

Norsk pasientregister (NPR) inneholder opplysninger om skadde etter vegtrafikkulykker der behandlingen skjer ved sykehus eller ved legevaktene i Oslo, Bergen eller Trondheim. I 2016 var det 23 av 26 rapporteringspliktige helseforetak som sendte personskadedata til NPR. Dette innebærer at det i registeret er lagt inn informasjon om omstendighetene til 51 prosent av alle skader som ble behandlet ved sykehusene.

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. Datainnsamling til NTR er basert på journalinformasjon fra Akuttmedisinsk alarmsentral (AMK), ambulansetjenesten og sykehusene. Totalt skal fire traumesentre og 36 sykehus med traumefunksjon (19 helseforetak) levere data til NTR. Registeret inneholder data om skademekanisme, herunder blant annet om skaden skyldtes en transportulykke, framkomstmiddel og den skaddes rolle.

Forsikringsbransjen har egne registre for materielle skader (TRAST) og personskader i trafikken (PRETRAST) forårsaket av motorkjøretøy. Forsikringsselskapene som leverer data til disse registrene dekker 80 - 90 prosent av det norske markedet. Nytten for trafikksikkerhetsarbeidet begrenses av at dataene ikke er stedfestet på annet enn kommune. Det er imidlertid besluttet at det skal igangsettes et arbeid med å utvikle et felles elektronisk skademeldingsskjema for innrapportering til TRAST, og det er et mål at det her skal kunne gis informasjon om sted.

2.3.2 Politiets etterforskning og studier om dødsulykker

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

Etter anmodning fra Riksadvokaten analyserte Utrykningspolitiet (UP) alle dødsulykker i vegtrafikken i 2012, og anbefalte tiltak for å heve kvaliteten på etterforskningen[3]. UP har brukt data fra dødsulykkerapporten til blant annet utarbeidelse av temaanalyse om andel av gjerningspersonene som var tidligere straffet[4].

3 Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015: Analyser av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikksaker (Avgitt desember 2015).

4 Utrykningspolitiets temahefte nr. 4/2017: På hjul inn i statistikken – En studie av gjerningspersoner og ofre i alvorlige ulykker i trafikken.

2.3.3 Politiets analyser for å forebygge og avdekke trafikkriminalitet

Politiets nasjonale tilstandsanalyse for 2017[5] gir en oppdatert status om ulykkesutviklingen og politiinnsatsen på vegene. Kunnskapen er først og fremst rettet mot et førerfokus. Politiet jobber langs to hovedspor. Den synlige forebyggende politi- og kontrollinnsatsen og faktisk avdekking av risikoførere og trafikklovbrudd (generell og spesifikk avskrekking), som styrer trafikantenes subjektive oppdagelsesrisiko.

2.3.4 Statens havarikommisjon for transport - uavhengige sikkerhetsundersøkelser

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har ansvar for å utføre selvstendige offentlige sikkerhetsundersøkelser av alvorlige ulykker og hendelser i alle transportgrener. Siden 2005 har SHT undersøkt vegtrafikkulykker. Formålet er å utrede forhold som kan ha betydning for forebygging av nye ulykker. Arbeidet er adskilt fra politiets etterforskning og påfølgende straffeprosess.

Undersøkelsene avsluttes med en offentlig rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger til de som kan iverksette tiltak for å forbedre sikkerheten. Rapportene sendes Samferdselsdepartementet for oppfølging. Dette arbeidet gir gode bidrag til økt trafikksikkerhet, spesielt ved bakenforliggende forhold, og de fleste sikkerhetstilrådingene er innrettet på organisatorisk og/eller lovregulerende nivå. Tilrådingene er så langt fordelt på nesten halvparten innenfor infrastruktur/vegforhold, om lag en tredjedel på trafikant og kjøretøyforhold, og en femtedel knyttet til sikkerhetsforbedrende tilrådinger innen HMS/ledelse/organisasjon.

2.3.5 Statens vegvesens ulykkesanalyser

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert alle dødsulykker i vegtrafikken fra og med 2005. Per 1/1-2017 er til sammen nærmere 2100 dødsulykker analysert. Oppsummert kunnskap fra dødsulykkene foregående år samles i nasjonale årsrapporter fra UAG. Funnene har også gitt grunnlag for utarbeidelse av en rekke ulike temaanalyser. I kapittel 12.2 er det gitt en omtale av hvordan UAG-arbeidet vil bli videreutviklet.

2.3.6 FoU innen trafikksikkerhet

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

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

Mange av aktørene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet* gjennomfører og bidrar til forsknings- og utredningsoppgaver relatert til trafikksikkerhet. Eksempler på dette er

5 Politiet: Tilstandsanalyse 2017 Trafikk (utarbeidet av Utrykningspolitiet).

at Folkehelseinstituttet, Oslo universitetssykehus og Utrykningspolitiet har flere prosjekter knyttet til rus og trafikksikkerhet, Forskningsrådet gjennomfører forskningsprogrammet *Transport 2025*, og forskningsinstitutter utfører oppdragsforskning og deltar i ulike programmer, både nasjonalt og internasjonalt. Universitets- og høgskolesektoren gir også vesentlige bidrag innen fagområdene kjøretøy, trafikant og veg. Oslo universitetssykehus har i samarbeid med BEST-programmet og Helsedirektoratet kartlagt skader fra sykkel- og fotgjengerulykker i Oslo kommune i henholdsvis 2014 og 2016.

I kapittel 12.1 er det sett nærmere på noen områder som vi mener bør være sentrale i FoU-arbeidet i den kommende fireårsperioden.

2.3.7 Kunnskap om virkninger av tiltak

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

2.3.8 Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2016-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 30,2 mill. kr for drepte, 12,5 mill. kr for hardt skadde og 725 000 kr for lettere skadde[6]. Basert på disse tallene og statistikk for forsikringsutbetalinger kan vi anslå at vegtrafikkulykkene i 2016 kostet samfunnet om lag 24,2 mrd 2016-kr[7].

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

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

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

7 Bidraget fra personskader (15,8 mrd kr) er beregnet med utgangspunkt i enhetskostnadene oppgitt i teksten og oppgitt antall personskader med ulik skadegrad i ulykkesstatistikken til SSB. Bidraget fra materialskadeulykker (8,4 mrd kr) er beregnet med utgangspunkt i tabell 1.4 i «Skadestatistikk for landbasert forsikring» fra Finans Norge (bruker oppgitt beløp for «ansvar ting» og «vognskade kasko»).

3. Politiske føringer

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

I tillegg til de to nevnte stortingsmeldingene vil det underveis i planperioden bli gitt en rekke politiske føringer som vil påvirke gjennomføringen av tiltaksplanen. Dette gjelder blant annet i de årlige budsjettene samt føringer knyttet til organiseringen av Statens vegvesen og de nye fylkene i lys av regionreformen. Videre vil det som skjer på europeisk nivå påvirke trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

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

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

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

Satsningsområder
I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

1) Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå:
Det vises til at mange aktører har viktige roller i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Hovedansvaret tilligger samferdselsmyndighetene, men mange virkemidler ligger også hos andre myndigheter; politi- og påtale-, helse-, utdanning-, toll-, arbeid-, Vegtilsynet, Statens havarikommisjon for transport, samt fylkeskommuner og kommuner. I tillegg har Trygg Trafikk og en rekke andre interesseorganisasjoner svært aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen ønsker å videreføre og styrke den norske samarbeidsmodellen.

Tiltaksplanen inneholder en bredt sammensatt tiltakspakke fra mange etater, organisasjoner, fylkeskommuner og storbykommuner, og er på mange måter en operasjonalisering av den norske samarbeidsmodellen.

2) Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid:
Det pekes på et potensiale for økt målretting og bedre samordning av tilsyns- og kontrollinnsatsen hos Statens vegvesen og øvrige kontrollmyndigheter, både nasjonalt og internasjonalt. Regjeringen vil tilrettelegge for at kontroll- og tilsynsressursene blir utnyttet mest mulig hensiktsmessig, og at innsatsen rettes mot det som gir best effekt for trafikksikkerheten. Se relevante tiltak i kapitlene 4.2, 4.3, 4.4 og 6.4.

3) Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
Kunnskap og læring fra ulykkesundersøkelser beskrives som stadig viktigere, både for videreutvikling av trafikksikkerhetstiltak og som bidrag til bedre sikkerhetsstyring i virksomheter. Regjeringen vil blant annet vurdere hvordan det kan sikres mer effektiv formidling av- og enklere tilgang til kunnskapen fra ulykkesundersøkelser, samt forbedre utnyttelsen av denne. Det er også iverksatt et arbeid for å utrede muligheten for å foreta obduksjon av alle trafikkdrepte. Se relevante tiltak i kapittel 12.2.

4) Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata:
Stortingsmeldingen viser til at flere aktører registrerer ulykkesdata, men at registreringene skjer med ulikt formål og at det benyttes ulike definisjoner av ulykkestyper, skadegrad m.m. Det er i dag ikke mulig å samkjøre opplysninger fra de ulike databasene. Som følge av blant annet dette er det et problem med underrapportering, særlig ved ulykker med lettere personskade og eneulykker med syklister. Regjeringen vil derfor utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata. Se relevante tiltak i kapittel 12.2.

5) Styrket samordning av FoU-innsatsen:
Kunnskapsutvikling beskrives som en viktig forutsetning for å prioritere mellom trafikksikkerhetstiltak og å utvikle nye trafikksikkerhetstiltak med god virkning og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det vises til at forskning og utvikling på tvers av etatsgrenser og mellom ulike aktører gir merverdi i trafikksikkerhetsarbeidet. Se relevante tiltak i kapittel 12.1.

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

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

Trafikkopplæring av barn og unge beskrives som et særlig viktig forebyggende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom å bidra til økt risikoforståelse og trafikksik-

ker atferd. Barnehage og skole er viktige fellesarenaer for det enkelte barns læring og utvikling. Det identifiseres blant annet et behov for økt samarbeid mellom skoleeier, Trygg Trafikk og aktuelle interesseorganisasjoner for å sikre at skolene arbeider bevisst med trafikkopplæring. Se kapitlene 5.2 og 5.3 for relevante tiltak.

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

Vogntog har generelt lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy på veg, men utfallet blir ofte alvorlig når ulykker skjer, blant annet på grunn av vekt og masse. I tillegg er det avdekket et betydelig omfang av ulovligheter knyttet til transportvirksomhet. Regjeringen vil styrke det formaliserte samarbeidet mellom håndhevingsmyndighetene for å sikre økt og målrettet kontroll av transportnæringen langs veg, i bedrift og terminal, og legge til rette for effektiv håndheving. Se kapittel 6.4 for relevante tiltak.

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

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

Stortingets behandling og vedtak
Transport- og kommunikasjonskomiteen sluttet seg i forbindelse med behandlingen av meldingen til de seks utvalgte satsningsområdene, jf. Innst. 193 S (2016-2017). Stortinget vedtok også å be regjeringen om å:

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

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

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

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

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

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

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

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

Se kapitlene 6 og 7 for relevante tiltak.

2) Risikoatferd i trafikken
Et betydelig antall trafikkulykker skyldes feil og overtredelser av føreren. Regjeringens prioriterte områder er reduksjon av hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring, samt økt bruk av bilbelte. Det vises til at oppdagelsesrisikoen for fartsovertredelser er redusert, og at dette er en uheldig utvikling som regjeringen ønsker å snu. Videre har regjeringen i 2017 igangsatt en utredning av rettslig obduksjon av alle trafikkdrepte. Forslaget om innføring av alkolås i alle kjøretøy som benyttes i ervervsmessig persontransport skal følges opp. Omtalen påpeker videre viktigheten av å opprettholde innsatsen for å øke bruken av belte blant passasjerer i buss og blant førere av tunge kjøretøy.

Distraksjon i vegtrafikken er et økende problem, og det er nødvendig å rette større oppmerksomhet mot denne utfordringen. Aktuelle tiltak er kampanjevirksomhet og regulatoriske grep, som eksempelvis prikkbelastning.

Se kapittel 4 for relevante tiltak.

3) Spesielt utsatte grupper i trafikken
Unge bilførere, eldre trafikanter, fotgjengere, syklister og trafikanter med en annen trafikkforståelse og trafikkultur framheves som spesielt utsatte grupper i trafikken. Regjeringen vil derfor trappe opp innsatsen overfor disse trafikantgruppene. Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. Se kapitlene 5.3, 5.4, 5.5.1 og 6.2 for relevante tiltak.

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

5) Tunge kjøretøy
Regjeringen har bidratt til økt oppmerksomhet på tungtransport i trafikksikkerhetsarbeidet, og lagt til grunn en styrket dialog mellom statlige etater og samarbeid mellom Statens vegvesen og øvrige kontrollmyndigheter. Det vises til økende bruk av teknologiske løsninger for målrettet utvelgelse av kjøretøy til kontroll[8] og at det vil bli innført et system for risikoklassifisering av transportforetak. Dette vil gjøre det mulig å effektivisere kontroll- og tilsynsvirksomheten. Se kapittel 6.4 for relevante tiltak.

Barnas transportplan
I tillegg til de fem utvalgte hovedområdene inngår *Barnas transportplan* som et eget hovedkapittel i Nasjonal transportplan. Noen hovedpunkter fra *Barnas transportplan* er oppsummert i faktaboks 9.1. Se også relevante tiltak i kapittel 9.2.2.

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

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

8 Det mest aktuelle i denne sammenheng er automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR) og termografi.

Foto: MBR, Trygg Trafikk

Del II

– Tilstandsmål og tiltak

Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

4. Risikoatferd i trafikken

4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak for å redusere risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd (jf. faktaboks 1.1 i kapittel 1.2). Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene[9].
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent[10]. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte. Kapitlene 4.2 – 4.4 gir en omtale av tiltak som skal gjennomføres innenfor disse innsatsområdene i planperioden 2018-2021, og av hvilke tilstandsmål vi har ambisjoner om å nå.

I lys av den teknologiske utviklingen innenfor informasjon-, kommunikasjon- og underholdningsenheter har uoppmerksomhet blitt en økende risikofaktor i vegtrafikken. Derfor vil også dette være et område som vil bli viet økt oppmerksomhet i planperioden (se kapittel 4.5.1).

4.2 Innsatsområde – Fart

4.2.1 Tilstandsmål

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

> Innen 2022 skal 70 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

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

Figur 4.1 viser at andelen som overholder fartsgrensene i målepunktene har vært økende de senere årene, fra 45,6 prosent i 2006 til 59,9 prosent i 2017[11]. Vi er likevel klart ute av kurs i forhold til målsettingen som ble satt i tiltaksplanen for 2014-2017 om at 72 prosent skal overholde fartsgrensene innen 2018.

Selv om vi har redusert ambisjonsnivået sammenliknet med det som lå i tiltaksplanen for 2014-2017 er det ingen tvil om at tilstandsmålet som er satt for 2022 er ambisiøst, og at det vil kreve en atferdsendring hos et stort antall førere. Et høyt ambisjonsnivå med hensyn til overholdelse av fartsgrensene er likevel helt nødvendig for at vi skal få

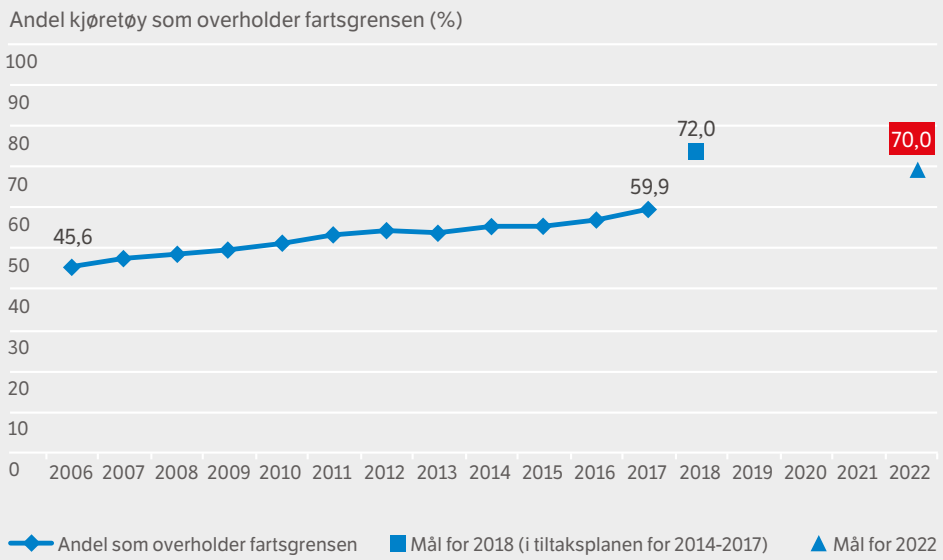
9 Den reelle andelen er sannsynligvis en del høyere, da det per i dag ikke foretas obduksjon av alle drepte førere, og en stor andel av førerne som overlever dødsulykker i trafikken blir heller ikke undersøkt for ruspåvirkning ved hjelp av blodprøver. Se også artikkel i tidsskriftet Forensic Science, Medicine and Pathology (october 2017): The significance of preexisting medical conditions, alcohol/drug use and suicidal behavior for drivers in fatal motor vehicle crashes: a retrospective autopsy study (Jan Mario Breen, Paal Aksel Naess, Hallvard Gjerde, Christine Gaarder og Arne Stray-Pedersen).

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

11 Fra og med 2017 inngår også registreringspunkter med fartsgrense 110 km/t i fartsmålingene. Dette betyr at resultatene i 2017 ikke er fullt ut sammenliknbare med resultatene fra tidligere år. Dersom vi ikke regner med fartsgrense 110 km/t ligger overholdelsen i 2017 på 59,3 prosent.

en ulykkesutvikling i samsvar med etappemålet. TØI har gjort beregninger som viser at en situasjon der 70 prosent overholder fartsgrensene vil føre til 54 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon der 59,9 prosent overholder fartsgrensene[12].

FIGUR 4.1 – Overholdelse av fartsgrensene – registrert tilstand og mål



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

TABELL 4.1 – Utdypende indikatorer for fart

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2017
Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer [A]	Fartsgrense 50 km/t	54,9 km/t
	Fartsgrense 60 km/t	64,8 km/t
	Fartsgrense 70 km/t	73,9 km/t
	Fartsgrense 80 km/t	83,5 km/t
	Fartsgrense 100 km/t	110,2 km/t
	Fartsgrense 110 km/t	113,5 km/t
Andel av kjøretøyene med fart mer enn [A]	10 km/t over fartsgrensen	6,21 %
	20 km/t over fartsgrensen	1,04 %
	30 km/t over fartsgrensen	0,22 %
Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor [B]		35 % (gjelder 2016)

A Tall hentes fra de samme registreringene som danner grunnlag for vurdering av måloppnåelse i forhold til tilstandsmålet
B Tall hentes fra Ulykkesanalysegruppene (UAG) sitt arbeid

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

4.2.2 Tiltak rettet mot fart

Fartskontroll
I 2017 ble om lag 84 000 førere anmeldt eller fikk forenklet forelegg i politiets fartskontroller. Imidlertid viser en undersøkelse utført av TØI at oppdagelsesrisikoen for fartsovertredelser over tid er redusert[13]. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* vises det til at regjeringen ønsker å snu denne utviklingen. Politiet vil i planperioden gjennomføre tiltak for igjen å øke oppdagelsesrisikoen, blant annet ved å øke driftstiden på politiets lasermålere og å øke effektiviteten knyttet til fartskontroller gjennom bruk av digital bøtelegging.

Automatisk trafikk-kontroll (ATK)
Høsten 2017 var det etablert streknings-ATK på 28 strekninger, med en samlet lengde på 154,5 km. I tillegg er det 300 fotobokser på strekninger med punkt-ATK. I 2017 ble det tatt bilde av 157 500 kjøretøy som kjørte over fartsgrensen.

Det er godt dokumentert at ATK gir god trafikksikkerhetseffekt[14], og at mer bruk av ATK vil kunne bidra til å redusere antall fartsrelaterte ulykker. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det lagt til grunn at: «*streknings-ATK skal tas i bruk der det etter en faglig vurdering er formålstjenlig*». Det er behov for å gjøre tilsvarende vurderinger av behov for punkt-ATK. Det er imidlertid først behov for å revidere gjeldende kriterier for bruk av ATK, slik at vi får et bedre faglig grunnlag for utvelgelse av strekninger og punkter for etablering av ATK.

Foto: UP

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

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

ATK er til nå i hovedsak brukt som et virkemiddel for å øke overholdelsen av fartsgrenser utenfor tettbygd strøk. Det er ønskelig å se på nye bruksområder. Statens vegvesen vil derfor i samarbeid med politiet gjøre en prinsipiell vurdering av bruk av ATK på strekninger med fartsgrense 30 km/t og 40 km/t, blant annet ved skoler.

Politiet og Statens vegvesen vil se nærmere på hvordan fotoboksene kan brukes mer effektivt. Det gjelder for eksempel vurdering av når de ulike fotoboksene skal være aktivert for å maksimere trafikksikkerhetsnytten, og om det skal være en justering slik at det i perioder kun tas bilder av de med de høyeste fartsovertredelsene.

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

Vegutformingens betydning for fartsvalg
Fartsvalget er i stor grad gitt av hvor godt sjåføren opplever at vegen er tilrettelagt. Statens vegvesen har gjennom sin arkitekturstrategi slått fast at arkitektur skal brukes aktivt til å nå transportpolitiske mål, som trafikksikkerhet og framkommelighet. Det betyr at ønsket fart må være en premiss, for de arkitektoniske virkemidlene som benyttes ved nye vegprosjekter, slik at sjåføren får en umiddelbar forståelse av hvilken fart og hensynsgrad som er riktig. Dette er særlig viktig rundt skoler og i områder med mange fotgjengere.

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

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

Oppfølgingstiltak:

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

Det er nær sammenheng mellom fartsutviklingen og utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Et høyt ambisjonsnivå for reduksjon i antall drepte og hardt skadde blir derfor lite troverdig dersom vi ikke er villige til å iverksette tiltak som gir en markant økning i overholdelsen av fartsgrensene. Tiltakene beskrevet i dette kapitlet vil bidra til økt overholdelse, men er trolig ikke tilstrekkelig omfattende til at andelen øker til 70 prosent i 2022, som forutsatt i tilstandsmålet i kapittel 4.2.1. Det betyr at arbeidet med å komme fram til nye tiltak for økt overholdelse av fartsgrensene må holde fram, og at tiltakene som er beskrevet over blir supplert underveis i planperioden.

4.3 Innsatsområde – Rus

4.3.1 Tilstandsmål

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

Innen 2026 skal maksimalt:
- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.

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

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

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

	Vegkantundersøkelsen 2008/2009 [A]	Vegkantundersøkelsen 2016/2017
Alkohol	0,2 %	0,2 %
Narkotika	0,8 %	0,6 %

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

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

Vegkantundersøkelsen i 2016/2017 viste også at 1,2 prosent av trafikkarbeidet ble utført av førere som var påvirket av legemidler som kan utgjøre en trafikkfare. Dette er en liten forbedring sammenliknet med resultatene fra 2008/2009. Det er imidlertid sannsynlig at de fleste som bruker slike legemidler bruker disse i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at det er langt færre enn 1,2 prosent som kjører ulovlig under påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Vi har derfor valgt å begrense tilstandsmålene til påvirkning av alkohol og narkotika over straffbarhetsgrensene.

Vegkantundersøkelser basert på spyttprøver er svært ressurskrevende. Det legges til grunn at neste vegkantundersøkelse gjennomføres mot slutten av planperioden 2022-2025, og vi har derfor valgt å sette tilstandsmål for omfanget av ruspåvirket kjøring gjeldende for 2026. Imidlertid vil politiet annet hvert år gjennomføre en begrenset vegkantundersøkelse for alkoholpåvirket kjøring. På grunn av metodiske forskjeller vil ikke politiets undersøkelser gi resultater som er fullt ut sammenliknbare med Oslo universitetssykehus sin undersøkelse, men vil gi oss en indikasjon på om vi er på rett veg. Omfanget av kjøring under påvirkning av narkotika vil ikke framgå av politiets undersøkelser.

Tilstandsmålene for 2026 innebærer en markant reduksjon i kjøring med rus over straffbarhetsgrensen, både når det gjelder alkohol og narkotika. Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at vi i en situasjon der tilstandsmålet for ruspåvirket kjøring med alkohol er oppnådd ville hatt 23 færre drepte og hardt skadde per år, og i en situasjon der tilstandsmålet for ruspåvirket kjøring med narkotika er oppnådd ville hatt 4 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon[15]. Dette viser at til tross for at det er mer kjøring under påvirkning av narkotika enn under påvirkning av alkohol, er det klart flest alvorlige ulykker som kan knyttes til alkohol. Basert på tall fra den nyeste vegkantundersøkelsen kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200 000 km med personbil, der føreren er alkoholpåvirket.

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

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

TABELL 4.3 – Utdypende indikator for rus

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

4.3.2 Tiltak rettet mot rus

Kontrollvirksomhet
Politiet gjennomfører målrettede ruskontroller på tider og steder der man kan mistenke ruskjøring. For å øke den faktiske oppdagelsesrisikoen, er det også bestemt at alle trafikkontroller minimum skal inneholde kontroll av førerett og om vedkommende er ruspåvirket. Hvert år bli i overkant av 9000 førere anmeldt med mistanke om ruspåvirket kjøring. De senere årene har mer enn halvparten av disse vært førere mistenkt for annen rus enn alkohol.

Utrykningspolitiet (UP) har et operativt fagansvar for politiets trafikktjeneste. I tillegg til økt bruk av alkometer for å avdekke flere ruspåvirkede førere, er bruk av metoden «*tegn og symptomer*» og analyse av spytt viktig å for avdekking av annen rus enn alkohol. I dag brukes analyseinstrumenter av typen Dräger DrugTest5000. Politiet vil videreføre arbeidet med sikte på å anskaffe enklere og billigere hurtigtester for spytt.

MA-rusfri trafikk har sammen med sin søsterorganisasjon i Sverige (MHF), det svenske Vägverket og andre offentlige aktører, startet opp prosjektet *Drogfri trafikk i Norden*, der målet er å utvikle en velfungerende rustest for andre rusmidler enn alkohol, gjennom å utarbeide en teknisk kravspesifikasjon sammen med svenske, norske og europeiske standardiseringsorgan.

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

Foto: UP

Alkolås
Stortinget gjorde i 2015 et anmodningsvedtak om innføring av krav om innstallering av alkolås i alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag. Stortinget vil behandle et hjemmelsgrunnlag i 2018, og eventuell iverksettelse forventes i første halvdel av planperioden. Det legges opp til at innfasingen av alkolåspåbudet skal skje gradvis og i første omgang gjelde for norske busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag. Basert på erfaringer fra dette, og utvikling av nødvendige felleseuropeiske standarder for montering i personbil, vil Statens vegvesen gjøre en vurdering av om påbudet skal foreslås utvidet til å gjelde drosjer.

Statens vegvesen, Trygg Trafikk, MA-rusfri trafikk og Helsedirektoratet vil i planperioden arbeide videre for økt bruk av alkolås i ulike kjøretøy, og rettet mot bestemte målgrupper. Statens vegvesen vil blant annet vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver. MA-rusfri trafikk vil i samarbeid med Trygg Trafikk utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkolås som alternativ til inndragning av føreretten for promilledømte. I tillegg vil det bli igangsatt en utredning for å se nærmere på hvordan alkolås kan implementeres som et alternativt vilkår for førerett for personer med alkoholproblemer. Helsedirektoratet har etablert faglige råd for rusmiddelforebygging i offentlig sektor (RusOFF). Alkolås er her foreslått som et mulig forebyggende tiltak som virksomheter kan vurdere der håndtering av kjøretøy inngår i arbeidsoppgavene.

Alkolås er også et aktuelt virkemiddel for å forhindre alkoholpåvirket kjøring i arbeid. Oslo kommune er en stor arbeidsgiver som i planperioden vil arbeide for å innføre alkolås i biler som brukes i tjeneste.

Det er viktig med et tydelig regelverk på området. NHO Transport vil arbeide for en presisering av gjeldende lover og regler for bruk av alkolås, og for at det etableres systemer for oppfølging ved brudd på bestemmelsene.

MA-rusfri trafikk vil arbeide for at det utarbeides en alkolåsstatistikk over antall alkolåser som finnes i den norske kjøretøyparken. I tillegg vil MA-rusfri trafikk, i samarbeid med andre aktuelle aktører, følge Sveriges innføring av alkobom nøye, og foreslå eventuelle tiltak for Norge.

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

Det er flere interesseorganisasjoner som arbeider aktivt mot ruspåvirket kjøring. AV-OG-TIL gjennomfører i samarbeid med politiet to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring. MA-Ungdom vil videreføre prosjektet «DeathTrip» (se faktaboks 4.1). MA-Ungdom arbeider også med å utarbeide et undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk. Undervisningsopplegget skal kunne tas i bruk av trafikk- og skolelærere, og andre som ønsker det. MA-Ungdom skal også selv undervise om temaet og bruke undervisningsopplegget i sitt opplysningsarbeid.

FAKTABOKS 4.1 - DeathTrip i regi av MA-Ungdom

DeathTrip er en landsomfattende konkurranse i regi av MA-Ungdom. Elever fra videregående skoler engasjeres til å lage holdningskampanjer mot ruskjøring. Gjennom å arbeide med konkurransen skal elevene bli bevisste sine egne holdninger til temaet. Samtidig skal bruk av elevenes holdningskampanjer skape bevissthet og synliggjøring av ruskjøring som trafikksikkerhetsproblem. Det beste fra disse holdningskampanjene blir så vist fram gjennom vandreutstillingen «*DeathTrip on the Road*» på skoler, festivaler, markedsdager, motorsportsarrangement m.v. Deler av vandreutstillingen er også permanent på Norsk vegmuseum ved Lillehammer.

Forebygging av tilbakefall

Mange av de som pågripes i ruskontroller er gjengangere. Særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. Om lag halvparten blir arrestert på nytt en eller flere ganger i løpet av de påfølgende tre årene. Politiet vil vurdere et samarbeid med rusetaten i kommunene, der de tar i bruk «*bekymringssamtaler*» som modell rettet mot gjengangerne.

Kriminalomsorgen har siden 1999 gjennomført et promilleprogram. I 2008 ble programmet utvidet til å bli et «*Program mot ruspåvirket kjøring*». Programmet er en straffereaksjon overfor personer som ellers ville blitt dømt til ubetinget fengsel for kjøring under påvirkning av legale og illegale rusmidler. Programmet har som mål å øke bevisstheten om egen atferd, konsekvensene av denne og å hindre framtidig ruspåvirket kjøring. Det er årlig om lag 400 personer som gjennomfører denne straffereaksjonen, som går over om lag 10 måneder.

«*På vei*» er et kriminalitetsforebyggende kortprogram for personer som er dømt etter vegtrafikkloven. Programmet ble utviklet i 2014 etter initiativ fra Kriminalomsorgens høgskoleutdanningssenter (KRUS), i samarbeid med Kriminalomsorgsdirektoratet. Målet med «*På vei*» er å tilby et strukturert innhold i straffen for personer som har kjørt i ruspåvirket tilstand eller med ulovlig hastighet. En overordnet hensikt er å bidra til å forebygge ny kriminalitet, spesielt relatert til vegtrafikkloven, samt å øke trafikksikkerheten. Programmet kan gjennomføres både i fengsel og under straffegjennomføring i samfunnet. KRUS vil fortsette å tilby ansatte opplæring i «*På vei*», og gjennom dette arbeide for at programmet blir implementert i flere fengsler og friomsorgskontor.

Behov for samhandling

Omtalen viser at det er mange ulike aktører som arbeider for å redusere omfanget av ruspåvirket kjøring. Det er behov for å se de enkelte aktørers tiltak i sammenheng. I tillegg ser vi at vi trolig ikke vil nå de ambisiøse tilstandsmålene i kapittel 4.3.1, uten at det gjennomføres nye tiltak utover det som er lagt til grunn i tiltaksplanen. Det vil derfor bli etablert et samhandlingsforum for rusfri trafikk, med deltakelse fra aktører som arbeider for å redusere omfanget av ruspåvirket kjøring. Dette skal være en møteplass der de ulike aktørene kan diskutere strategi, behov for samordning og gjennomføring av tiltak. Det skal både bidra til å sikre at rustiltakene i tiltaksplanen gjennomføres, og i tillegg være et sted å diskutere nye tiltak.

Oppfølgingstiltak:

7. Politiet skal teste alle førere som stanses i politiets trafikkontroller for ruspåvirkning.
8. Politiet vil øke bruken av «spyttanalyser» (i dag med analyseinstrumenter av typen Dräger DrugTest5000) for å avdekke bruk av andre rusmidler enn alkohol.
9. Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.
10. MA-rusfri trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkolås som alternativ til inndragning av føreretten for promilledømte.
11. MA-rusfri trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkolås som et alternativt vilkår for førerett for personer med alkoholproblemer.
12. NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkolås, og en strengere oppfølging av dette.
13. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av rusrelaterte dødsulykker.
14. Interesseorganisasjonen AV-OG-TIL vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.
15. MA-Ungdom vil videreføre tiltaket *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom *DeathTrip on the Road*.
16. MA-Ungdom vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk.
17. Politiet vil vurdere bruk av modellen «*bekymringssamtaler*» i samarbeid med rusetaten i kommunen for rådgivning og behandling for gjengangere.
18. Kriminalomsorgen vil fortsette sin innsats mot tilbakefall til ruspåvirket kjøring gjennom straffereaksjonen «*Program mot ruspåvirket kjøring*».
19. Kriminalomsorgen vil gjennom programmet «*På vei*» arbeide for å gi straffedømte etter vegtrafikkloven et strukturert innhold i straffegjennomføringen for å forebygge tilbakefall.
20. Politiet vil ta initiativ til å etablere et «*Samhandlingsforum for rusfri trafikk*» i samarbeid med Helsedirektoratet, Statens vegvesen, MA-rusfri trafikk og andre relevante aktører. Forumet skal være en møteplass for å diskutere strategi, behov for samordning og gjennomføring av tiltak.

Som det går fram av teksten over, er omfanget av tiltak innenfor rusområdet trolig ikke tilstrekkelig for å nå de ambisiøse tilstandsmålene i kapittel 4.3.1. Det betyr at arbeidet med å komme fram til nye tiltak for å redusere omfanget av ruspåvirket kjøring må holde fram, og at tiltakene som er beskrevet over må bli supplert underveis i planperioden. Samhandlingsforumet for rusfri trafikk (tiltak nr 20) vil være et viktig forum for diskusjon av nye tiltak.

4.4 Innsatsområde – Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn

4.4.1 Tilstandsmål

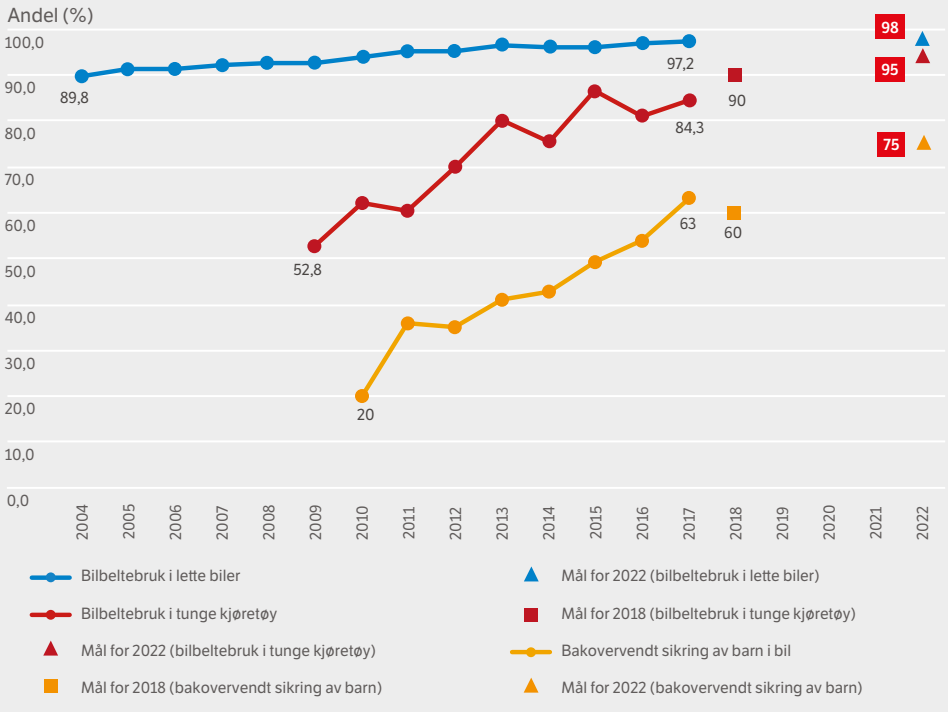
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

Innen 2022 skal:
- 98 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere av tunge kjøretøy bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1 – 3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.

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

Figur 4.2 angir et vektet resultat av bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer, som omfatter tellepunkter innenfor og utenfor tettbygd strøk. Bilbeltebruk hos baksetepassasjerer inngår ikke i vektingen. Figuren viser en positiv trend, der bilbeltebruken er økt fra 89,8 prosent i 2004 til 97,2 prosent i 2017. Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at vi i en situasjon med 98 prosent bilbeltebruk (jf. tilstandsmålet for 2022) ville hatt 14 færre drepte og hardt skadde per år sammenliknet med dagens situasjon med 97,2 prosent bilbeltebruk[16].

FIGUR 4.2 – Bruk av bilbelte i lette biler og tunge kjøretøy samt bakovervendt sikring av barn i bil (1 – 3 år) – registrert tilstand og mål



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

Siden 2009 har Statens vegvesens årlige registreringer også omfattet beltebruk blant førere av tunge kjøretøy. Figur 4.2 viser en svært positiv utvikling, særlig de første årene vi har registreringer for. Det er ingen tvil om at førere av tunge kjøretøy har et betydelig mer positivt forhold til bruk av bilbelte i dag enn for bare få år tilbake i tid. Et mål om 95 prosent bilbeltebruk innen 2022 er likevel å anse som svært ambisiøst, og innebærer at 2/3 av alle tungbilførere som i dag ikke bruker bilbelte, begynner å bruke bilbelte i løpet av de neste fem årene.

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt til de minst har fylt 4 år. Trygg Trafikk gjennomfører hvert år en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1 – 3 år som sikres bakovervendt. Figur 4.2 viser at det har vært en svært positiv utvikling etter at registreringene startet i 2010. Målet for 2022 er at 75 prosent skal sikres bakovervendt. En videreføring av de siste årenes trend tilsier at dette bør nås med god margin. Det ligger imidlertid en ekstra utfordring i at det hele tiden kommer til nye foreldre som må gis kunnskap om riktig sikring av barn i bil.

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

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

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2017
Andel av omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret [A]		25 % (2016)
Beltebruk blant passasjerer i buss [B]		77 %
Bilbeltebruk i lette kjøretøy	Førere [C] Forsetepassasjerer [C] Baksetepassasjerer [D]	97,5 % 96,0 % 94,0 %
Bilbeltebruk i lette kjøretøy (kun førere og forsetepassasjerer) [C]	Innenfor tettbygd strøk Utenfor tettbygd strøk	96,5 % 97,5 %
Bakovervendt sikring av barn i bil [E]	1-åringer 2-åringer 3-åringer	89 % 75 % 35 %

A Tall hentes fra ulykkesanalysegruppene (UAG) sitt arbeid – nasjonal årsrapport for 2016 (merk at resultatet for 2016 var betydelig lavere enn for tidligere år).
B Tall hentet fra intervjuundersøkelser. Resultatet gjelder andel respondenter som oppgir at de brukte setebelte forrige gang de reiste med buss der dette var montert (TØI-rapport 1573/2017).
C Tall hentet fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse for bruk av bilbelte.
D Tall hentet fra intervjuundersøkelser. Resultatet gjelder andel respondenter som oppgir at de brukte bilbelte på den siste korte turen da de var passasjer i baksetet (TØI-rapport 1573/2017).
E Tall hentes fra Trygg Trafikk sin tilstandsundersøkelse for bakovervendt sikring av barn i bil.

4.4.2 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. Kontrollstatistikken understøtter at bilbeltebruken er økende, i og med at en stadig mindre andel av de som blir kontrollert, blir ilagt gebyr for manglende bruk av bilbelte. I 2017 ble om lag 16 000 personer ilagt gebyr av politiet eller Statens vegvesen for manglende bruk av bilbelte.

Politiet og Statens vegvesen vil i planperioden videreføre kontrollvirksomheten rettet mot bruk av bilbelte og sikring av barn i bil.

Riktig beltebruk
Undersøkelser viser at feil bruk av bilbelte kan være en medvirkende årsak til økt skadeomfang i ulykker[17]. Det er fortsatt behov for økt kunnskap om feilsikring, og Statens vegvesen vil derfor utarbeide en temaanalyse, basert på materiale fra ulykkesanalysegruppene sitt arbeid. Dette vil gi grunnlag for tiltak, herunder målrettet informasjon. Trygg Trafikk vil i sitt arbeid ha fokus på riktig sikring av barn i bil.

Bilbeltefritak
Forskriftskrav om utforming av legeerklæring om fritak av bilbeltebruk ble endret 1/1-2017[18], og er nå i tråd med gjeldende EU-direktiv. Overgangsregler gjelder fram til 1/1-2019. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer, slik at disse blir i samsvar med forskriften. I dette arbeidet vil det også bli vurdert å skjerpe kravene til å skrive legeerklæringer som fritar for bruk av bilbelte. Retningslinjene vil etter planen erstatte gjeldende rundskriv fra Samferdselsdepartementet fra 2002[19].

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

Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene. Informasjon om viktigheten av bilbeltebruk vil også bli inkludert i Taxiskolens HMS-kurs.

Selv om utviklingen har vært positiv de senere årene, er bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøy fortsatt betydelig lavere enn for personbiler (jf. figur 4.2). Norges Lastebileier Forbund (NLF), NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet vil derfor sette fokus på bilbeltebruk blant tungbilsjåfører.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har i flere undersøkelser påvist betydningen av beltebruk i buss[20]. Dette har fått økt oppmerksomhet de senere årene, blant annet gjennom bussbeltekampanjen, og beltebruken i buss har vært økende. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Foruten aktiviteter på sosiale medier og utvikling av informasjonsmateriale vil det pågå kontrollaktiviteter knyttet opp mot kampanjen.

Sikring av barn i bil
Selv om foreldre og andre generelt sett er svært flinke til å sikre barn i bil, er det fortsatt behov for å øke kunnskapen på området. Ikke minst er det viktig å nå ut til nye foreldre.

17 Jf. blant annet SHT Rapport vei 2012/01 Temarapport om sikkerhet i bil (avgitt mars 2012).

18 Jf. forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 1 sjette ledd.

19 Rundskriv N-5/2002 Legeerklæring om unntak fra påbudet om bruk av bilbelte – medisinske grunner.

20 Jf. følgende SHT-rapporter: 2009/01, 2010/01, 2012/02, 2013/03, 2014/01, 2014/05 og 2015/03.

Foto: June Holm

Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige kampanjer om viktigheten av bakovervendt sikring av barn i alderen 1 – 3 år, og vil i tillegg bruke ressurser på å informere om riktig sikring av barn i alderen 4 – 7 år. Trygg Trafikk svarer videre på publikumshenvendelser om sikring av barn i bil og avholder kurs for helsesøstre og politi.

FAKTABOKS 4.2 – Trygg Trafikks informasjonstjeneste Barn i bil

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

Foto: Trygg Trafikk

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 skoleveg. Bilbelte er et viktig trafikksikkerhetstiltak og skyssberettigede elever har rett til sitteplass med belte, jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss. I praksis er busstilbudet foreløpig ikke dimensjonert for dette overalt. Fylkeskommunene skal, i samarbeid med aktuelle aktører, gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

FAKTABOKS 4.3 - Beltehelten i Buskerud fylkeskommune

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE gjennomførte i 2015 og 2016 en kampanje for å øke beltebruken i buss, kalt *Beltehelt*. Bakgrunnen var en telling i regi av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som viste at kun 35 prosent av passasjerene i Buskerud brukte setebelte på buss.

Foto: Trygg Trafikk

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

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

Oppfølgingstiltak:

21. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.
22. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.
23. Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.
24. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet.
25. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år), med etterfølgende tellinger.
26. Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år).
27. Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil.
28. Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.
29. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoatferd som vil bli prioritert

4.5.1 Tiltak for å redusere omfanget av uoppmerksomhet i trafikken

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

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennomført en litteraturstudie[21] som viser at uoppmerksomhet og distraksjon er en årsaksfaktor i opp til en tredel av ulykkene. Dersom man trekker ut bare distraksjon, så forekommer dette i opp til drøyt 20 prosent av ulykkene. Uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere bidrar med andre ord til en betydelig andel av ulykkene i trafikken. Dette bildet bekreftes av en temaanalyse, der TØI har gjennomgått ulykkesrapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper[22]. Der framkommer det at uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015.

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

Helsedirektoratet har en løpende vurdering av bestemmelsene som gjelder helsekravene til førerett, for å hindre at førere er uoppmerksomme grunnet bruk av legemidler eller medisinske tilstander.

Oppfølgingstiltak:

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

21 TØI rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak (Fridulv Sagberg, Hanne Beate Sundfør).

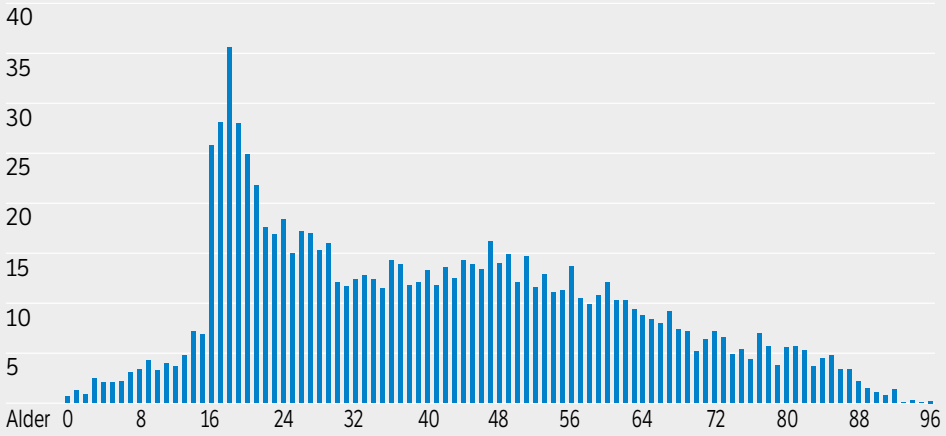
22 TØI rapport 1535/2016 «Jeg så ham ikke» Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken (Fridulv Sagberg, Alena Høye, Hanne Beate Sundfør).

5. Befolkningsgrupper

5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot bestemte befolkningsgrupper

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

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



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

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

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

Figur 5.1 viser at det er få barn og unge i alderen 0 – 14 år som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Det er likevel gode grunner for at trafikksikkerhetstiltak rettet mot barn og unge fortsatt skal prioriteres høyt. Barn er sårbare og trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. Politisk er viktigheten av trafikksikkerhetsarbeidet blant barn og unge synliggjort gjennom *Barnas transportplan* (se omtale i kapittel 9.2.2).

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

Figur 5.1 viser at antall eldre som blir drept eller hardt skadd i trafikken ikke er spesielt høyt. Men dersom vi ser på risiko er bildet et annet. Tabell 5.1 viser at risikoen for at bilførere som er 75 år og eldre blir drept eller hardt skadd (per kjørte km) er om lag tre ganger høyere enn for bilførere i alderen 25-64 år. For fotgjengere har aldersgruppen 75+ mellom tre og fire ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per gåkilometer sammenliknet med fotgjengere under 75 år. Utfordringen forsterkes av at vi blir flere eldre. SSB sin prognose viser at antall personer i aldersgruppen 75+ vil øke fra om lag 370 000 i 2017 til nær 590 000 i 2030[23].

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

Vi har også sett behov for å prioritere målrettede trafikksikkerhetstiltak overfor trafikanter med en fremmed trafikkultur (kapittel 5.5.1). Dette med bakgrunn i at ulykkesstatistikken viser at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. I tillegg er dette et område med stort behov for samarbeid mellom ulike aktører, og der det vil være behov for å trekke inn aktører som til nå ikke har vært sentrale i trafikksikkerhetsarbeidet.

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

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

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

ELDRE. Aldring reduserer enkelte ferdigheter som er nødvendige i trafikken. Dette gjelder særlig konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon. I tillegg tåler eldre de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, og ulykker der eldre er involvert får derfor ofte alvorlig utfall.

23 Bruker SSB sin prognose med middels nasjonal vekst.

5.2 Innsatsområde – Barn (0-14 år)

5.2.1 Tilstandsmål

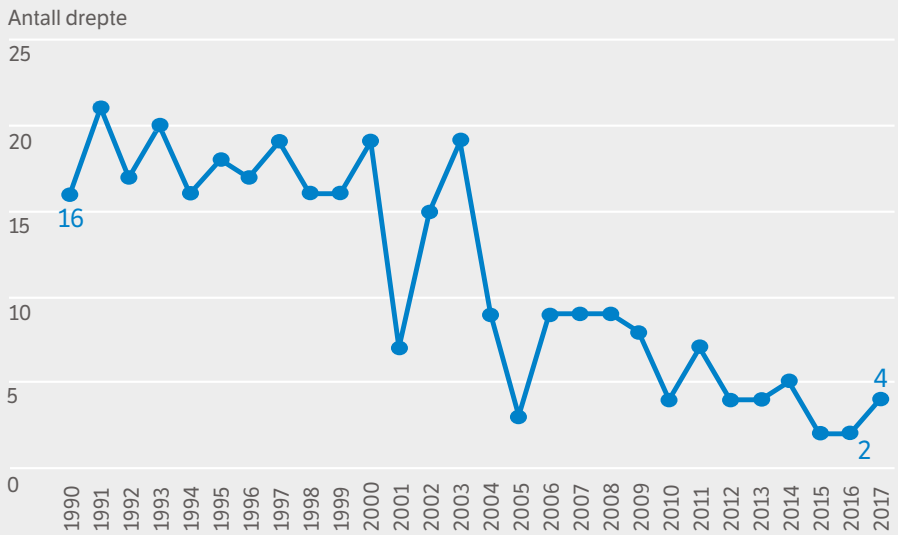
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

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

I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år i vegtrafikken. Figur 5.2 viser at antallet på 90-tallet var redusert til mellom 15 og 20 hvert år, mens vi de siste seks årene har hatt mellom 2 og 5 drepte barn. Den svært positive utviklingen skyldes mange års bredt og systematisk arbeid. Ambisjonen er å videreføre denne utviklingen og at vi i perioden 2018-2021 skal ha minst ett år uten drepte barn i alderen 0-14 år.

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

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



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

TABELL 5.2 – Utdypende indikatorer for barn

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2017
Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikker barnehage*	626 (per 1/10)
Antall skoler som er godkjent om *Trafikksikker skole*	364 (per 1/10)

5.2.2 Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen

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

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

Barnas Trafikklubb (faktaboks 5.2) ble etablert av Trygg Trafikk i 1966 som den første trafikklubben i verden. Klubben ble relansert i 2016 med et helhetlig pedagogisk opplegg som lett kan integreres i barnehagens årsplan og i barnehagehverdagen.

NAF tilbyr *NAFFENS trafikkboks* for barnehagebarn i alderen 3-6 år, med blant annet bøker, spill og aktiviteter.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

FAKTABOKS 5.2 - Barnas Trafikklubb (Trygg Trafikk)

Barnas Trafikklubb tilbyr barnehagene et helhetlig pedagogisk innhold bestående av:

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

Oppfølgingstiltak:

31. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for trafikkopplæring i tråd med *rammeplan for barnehagen*.
32. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen i tråd med *rammeplan for barnehagen* og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.
33. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikklubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med *rammeplan for barnehagen*.
34. NAF vil fortsette distribusjon av *NAFFENS trafikkboks* til storbarnsavdelingene i landets barnehager.

5.2.3 Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen

Fagene kroppsøving og naturfag i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relevante for trafikksikkerhet. Det pågår en prosess for å fornye kunnskapsløftet[24]. Ny generell del av læreplanverket for grunnopplæringen («*Overordnet del – verdier og prinsipper*») ble fastsatt høsten 2017 og nye læreplaner fastsettes i 2019-2020.

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

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

Oppfølgingstiltak:

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

24 jf. Meld. St. 28 (2015–2016) Fag – Fordypning – Forståelse — En fornyelse av Kunnskapsløftet og Innst. 19 S (2016-2017).

5.2.4 Tiltak for trygg skoleveg og skoleskyss

Skoleveg
Det framgår av *Barnas transportplan* (se kapittel 9.2.2) at trygge skoleveger, fortrinnsvis med gang- og sykkelveg, skal være et viktig hensyn i alle nye vegprosjekter. Men det er også et stort behov for fysiske trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til eksisterende veg. Dette kan være sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak. Videre skal holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn ha en trafikksikker utforming. Dette ansvaret ligger som regel hos fylkeskommuner og kommuner som vegeier, men det er fortsatt gjenstående utfordringer mange steder på riksvegnettet. Det er behov for mer kunnskap om trafikksikker utforming av skoleveger. Statens vegvesen vil derfor oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområder.* Fylkeskommunene og storbykommunene vil være pådrivere gjennom å støtte og oppmuntre relevante aktører til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.

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

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

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

Foto: Trygg trafikk

FAKTABOKS 5.3 - HJERTESONE
– felles kampanje for trygg skoleveg

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

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

Hjertesone er opprinnelig en idé fra Vanse skole i Farsund.

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 skoleveg, jf. forskrift til opplæringsloven. Trygg Trafikk har utarbeidet en veileder for forhold som bør vurderes i tilknytning til vedtak om særlig farlig skoleveg. Veilederen vil bli revidert i planperioden.

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

Beltebruk ved skoleskyss er omhandlet i kapittel 4.4.2.

Oppfølgingstiltak:

41. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg.
42. Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak*.
43. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
44. Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
45. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, blant annet knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.
46. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle *Hjertesone*-prosjektet og dele gode eksempler.
47. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren *«Særlig farlig skolevei»* og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.

5.2.5 Tiltak rettet mot trafikksikkerhetsplaner og rutiner i barnehager og skoler

Barnehager og skoler skal drives slik at skader og ulykker forebygges, jf. forskrift om miljørettet helsevern. *Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk, som sikrer at det arbeides systematisk med trafikksikkerhet i alle sektorer, herunder i barnehager og skoler (kapittel 9.2.4). For at en kommune skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* må alle barnehager og skoler i kommunen oppfylle kriteriene til henholdsvis *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole* (faktaboks 5.4). Trygg Trafikk vil bistå barnehager og skoler med faglige anbefalinger. Dette gjøres blant annet gjennom arbeidet med *Trafikksikker kommune* og *Barnas Trafikklubb* og gjennom kursvirksomhet.

FAKTABOKS 5.4
- Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole

Trafikksikker barnehage og *Trafikksikker skole* er en del av godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, som er utviklet av Trygg Trafikk. Målet er å kvalitetssikre at trafikksikkerhetsarbeidet er i tråd med relevante krav og forskrifter. En godkjenning er ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men et kvalitetsstempel som viser at det drives systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Følgende kriterier må oppfylles og dokumenteres:
- Årsplan hvor trafikkopplæring er integrert som en del av den øvrige opplæringen.
- Rutiner for turer til fots, med bil eller buss/trikk.
- Oversikt over tema *trafikk* på foreldremøter.
- Skriftlig bekreftelse fra rektor og styrer i barnehagen på at alle kriteriene er oppfylt.

Oppfølgingstiltak:

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

5.3 Innsatsområde – Ungdom og unge førere

5.3.1 Tilstandsmål

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

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

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

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

5.3.2 Tiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og i videregående skole

På ungdomstrinnet kan skoleeier velge å tilby valgfaget *trafikk*. Valgfaget har blitt svært populært og tilbys nå ved 26 prosent av alle ungdomsskoler som tilbyr valgfag[25]. Dersom visse krav er oppfylt kan *trafikalt grunnkurs* inngå som en del av valgfaget. Trygg Trafikk utarbeidet i 2016 en lærebok basert på kompetansemålene for valgfaget og *trafikalt grunnkurs*[26]. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.

I tillegg gjennomføres ulike opplærings- og informasjonstiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og videregående skoler. Trygg Trafikk produserer og distribuerer trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn, med støtte fra finansnæringen. Magasinet inneholder artikler om trafikkopplæring, øvelseskjøring i bil, ungdomsulykker, moped/lett MC, sykkel og sykkelhjelm, refleks m.m. For elever på videregående skole har Trygg Trafikk blant annet utviklet trafikksikkerhetskonkurransen *#Er du sikker*? og e-læringsprogrammet *Real Life Auto (RLA)*. MA-Ungdom vil videreføre prosjektet «*DeathTrip*», som er en konkurranse for elever i videregående skole, med rus og trafikk som tema (se omtale i kapittel 4.3.2).

Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole. I mange fylker gjennomfører ulike aktører særskilte tiltak rettet mot avgangselever og russ. Dette omfatter blant annet seminarer/trafikksikkerhetsdager for russen og samlinger på trafikkstasjon med gjennomgang av russekjøretøy. Personskadeforbundet LTN gjennomfører hvert år kampanjen *Ticket to Ride* i samarbeid med forsikringsselskapet If. Kampanjen skal påvirke til sikrere russebilkjøring, med mål om at russefeiringen skal foregå i mest mulig trygge trafikkomgivelser.

25 Statistikk fra Utdanningsdirektoratet for skoleåret 2017/2018 (298 av 1146 ungdomsskoler tilbyr valgfaget Trafikk).

26 Trygg Trafikk (Torunn Mevik) Lærebok i valgfaget Trafikk (2016).

Foto: Reidun Øverland, Statens vegvesen

Oppfølgingstiltak:

50. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.
51. Trygg Trafikk vil hvert år produsere og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn.
52. Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafikksikkerhets-konkurransen *#Er du sikker?, RLA (Real Life Auto)* og andre læringsressurser.
53. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.
54. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikk-sikkerhet i russetiden.

5.3.3 Tiltak rettet mot føreropplæringen og unge bilførere

Føreropplæringen

Det er gjennomført en omfattende evaluering av føreropplæringen. Evalueringen gir bred støtte til dagens opplæringsmodell, men viser samtidig at den har et potensiale som ikke blir fullt utnyttet. Dette gjelder spesielt fordeling av opplæringen over tid med tanke på modning, refleksjon, fordeling av kostnader og tilrettelegging for øvelseskjøring.

Omfattende øvelseskjøring (mengdetrening), bidrar til å styrke opplæringen som gis ved trafikkskolen. Gjentatt øving over tid gir mer erfaring og bidrar til å redusere ulykkesrisikoen. Mellom de obligatoriske delene i føreropplæringen, og spesielt etter siste obligatoriske del (trinn 4), bør eleven ha plass til omfattende øvelseskjøring for å forberede seg til kjøring på egen hånd.

For å stimulere til økt øvelseskjøring, vil Statens vegvesen initiere et samarbeidsforum bestående av sentrale aktører på føreropplæringsområdet. Videre har Trafikkforum, i samarbeid med Nord universitet, igangsatt en undersøkelse av trafikklærernes holdninger til rollefordeling i føreropplæringen, og vil mot slutten av planperioden gjennomføre en ny undersøkelse for å kartlegge utviklingen. Økt kunnskap vil gi et bedre grunnlag for å gjennomføre målrettede tiltak for å øke bevisstheten om rollefordeling mellom formell føreropplæring og privat øvelseskjøring.

Statens vegvesen vil justere føreropplæringen i tråd med blant annet utvikling på kjøretøysiden, og kvalitetssikre førerprøven. Kvaliteten på føreropplæringen er avhengig av at trafikklæreren har nødvendig kompetanse. Statens vegvesen vil derfor innføre krav til etterutdanning og regodkjenning for trafikklærere. Det vil være behov for å utvikle kompetansegivende kurs tilpasset de nye kravene til etterutdanning. Dette vil bli vurdert i samarbeid med bransjeorganisasjonene.

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

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

Bilførere som mister føreretten i prøveperioden som følge brudd på vegtrafikklovgivningen, er per definisjon risikoutsatt. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, utvikle og gjennomføre et forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister føreretten i prøveperioden. Mange aktører, både offentlige og private, arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere. Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum som kan bidra til informasjonsutveksling og samarbeid mellom aktørene.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har tilbud til ungdom og unge førere som ønsker å bruke kjøretøyet for å oppleve mestring. Dette skjer i trygge omgivelser på lukkede baner, gjennom den organiserte bilsporten.

«*Kjør for livet*» er en organisasjon som gir tilbud til bilinteresserte og risikoutsatte unge bilførere (se faktaboks 5.5). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet,* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere. Flere steder har initiativtakere etablert gode tilbud der formålet er å påvirke og endre ungdoms atferd og holdning i trafikken. Eksempler på dette er TRAFOen i Kristiansand og MIND-senteret ved Bratten aktivitetspark i Bodø.

FAKTABOKS 5.5 - Kjør for livet

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

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

Oppfølgingstiltak:

55. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Trafikkforum og andre relevante samarbeidspartnere innenfor trafikksikkerhet, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forslag til forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte, for å bidra til økt øvelseskjøring før førerprøven.
56. Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.
57. Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.
58. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister føreretten i prøveperioden.
59. Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.
60. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet,* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

5.4 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser

5.4.1 Tilstandsmål

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

I planperioden 2018-2021 skal gjennomsnittlig risiko for:
- Bilførere i aldersgruppen 75 + å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013-2016 (per kjørte km).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75 + å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013-2016 (per gåkm).

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

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

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

5.4.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

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

Manglende synlighet er en medvirkende årsak til mange alvorlige ulykker med eldre fotgjengere. Trygg Trafikk vil derfor videreføre og utvikle det etablerte samarbeidet med Pensjonistforbundet for å øke bruken av refleks blant eldre fotgjengere. Videre vil Pensjonistforbundet informere sine medlemmer om trafikksikker atferd, blant annet gjennom medlemsbladet *Pensjonisten*.

Eldre bilførere

For å kunne føre motorvogn på en trygg måte i trafikken, må helsa være god nok. Det er høyest forekomst av helsesvekkelse og mest legemiddelbruk hos eldre bilførere. Helsedirektoratet er ansvarlige for utforming av helsekravene til førerett, førerkortforskriftens vedlegg 1, som skal sikre at alle bilførere er helsemessig skikket til å føre motorvogn. Helsedirektoratet utarbeider også veileder til helsekravene med informasjonsstøtte til leger og fylkesmenn. Det vises til nærmere omtale av førerett i kapittel 10.3.

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

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

Kommunale og fylkeskommunale eldreråd

Alle kommuner og fylkeskommuner skal ha politisk oppnevnte eldreråd[27]. Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene i saker som gjelder eldre. Trafikksikkerhet bør derfor være en sentral oppgave, både for de kommunale og for de fylkeskommunale eldrerådene. Storbykommunene og fylkeskommunene vil i planperioden bruke eldrerådene bevisst i arbeidet med å formidle informasjon og øke bevisstgjøringen om trafikksikkerhet i organisasjoner for eldre.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Oppfølgingstiltak:

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

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

5.4.3 Tiltak for universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er en nødvendig forutsetning for at personer med fysiske funksjonsnedsettelser skal gis mulighet for attraktiv og sikker transport. Dette er av stor betydning for mange eldre trafikanter. Statens vegvesen vil i planperioden prioritere tiltak for universell utforming i de ni største byområdene og på de viktigste rutene for kollektivtrafikken. I de ni største byområdene vil arbeidet med universell utforming være knyttet opp mot bymiljø-/byvekstavtalene (se kapittel 9.2.3). Utenfor de største byområdene prioriteres oppgradering av holdeplasser og knutepunkter i henhold til krav om universell utforming.

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

Oppfølgingstiltak:

64. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 40 kollektivknutepunkter og 380 holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.

5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper

5.5.1 Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn

Befolkningssammensetningen endres som følge av økt innvandring. Ulykkesstatistikken viser at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte[28]. Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. For å møte denne utfordringen vil det i planperioden bli gjennomført ulike tiltak for å sikre at forståelse for norsk trafikkultur inngår som en del av integreringsarbeidet.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot innvandrere

Trafikksikkerhetsarbeid blant innvandrere er et relevant innsatsområde for en rekke ulike aktører, blant andre Trygg Trafikk, Statens vegvesen, kommunene, Integrerings- og Mangfoldsdirektoratet (IMDI) og frivillige organisasjoner som Røde Kors. De ulike aktørene gjennomfører flere ulike tiltak med sikte på å påvirke innvandreres atferd i trafikken. Tiltakene er imidlertid ikke godt nok koordinert. Derfor har aktørene manglende kunnskap om hverandres tiltak. Mye godt arbeid gjøres lokalt, og noen av disse tiltakene bør vurderes som nasjonale tiltak. For å styrke koordinering og dele informasjon på feltet, vil Trygg Trafikk ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.

Tiltak rettet mot asylsøkere på mottak

Asylsøkere blir møtt med to ulike informasjonsordninger når de er i mottak, «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*» og et nyutviklet 50 timers undervisningsopplegg «*Norsk kultur og norske verdier*». Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleg-

28 TØI-rapport 988/2008 Innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet (Susanne Nordbakke, Terje Assum).

gende kurs om trafikksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «*Informasjon for voksne asylsøkere i mottak*». Videre er trafikksikkerhet tema i flere av emnene i opplegget «*Norsk kultur og norske verdier*».

Tiltak rettet mot innvandrere med fast opphold
Innvandrere fra land utenfor EU/EØS, som har en oppholdstillatelse som danner grunnlag for å søke om permanent opphold skal etter introduksjonsloven[29] gjennomføre *opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*, som kommunen har ansvaret for å tilby. I læreplanen for opplæringen[30] er det en veiledende opplisting av aktuelle tema, der «*Transport i lokalmiljøet og enkle trafikkregler*» inngår. Statens vegvesen har utarbeidet et undervisningsopplegg som kan dekke dette temaet, og der fokus er på grunnleggende trafikksikkerhetsopplæring. Opplegget vil i første omgang bli tilbudt kommuner i Oppland. Basert på erfaringer fra Oppland lages et justert opplegg i samarbeid med Kompetanse Norge, som vil bli tilbudt til alle kommuner som gir opplæring i *norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*.

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

Det er de senere årene tatt ulike lokale initiativ, der opplæring i trafikksikkerhet knyttes opp mot integreringsarbeidet. Det er viktig å spre kunnskap om gode tiltak. Prosjektet *Habil*, som er utviklet av Møre og Romsdal Røde kors (se faktaboks 5.6), er et slikt tiltak. Dette prosjektet kan være til inspirasjon for andre organisasjoner som arbeider frivillig.

Læringsressurser på flere språk
Informasjon på morsmålet er en viktig forutsetning for å nå fram til innvandrere med begrensede norskkunnskaper. Noe materiale er oversatt til de mest aktuelle språkene i de største innvandrergruppene, men det er et behov for å intensivere dette arbeidet.

Trygg Trafikk har igangsatt et arbeid med å kartlegge læringsressurser som har et spesielt relevant innhold for nyankomne barn og unge. Ressursene settes sammen til et digitalt format og oversettes til de mest brukte språk blant nyankomne. Ressursene vil ta hensyn til tospråklighet slik at elevene tilegner seg trafikkfaglig kunnskap samtidig som de lærer norske ord og begreper. Ressursene skal primært brukes av lærere i grunnskolen, for eksempel i innføringstilbud, men kan også brukes av nyankomne voksne og på mottaket. Trygg Trafikk samarbeider med flere eksterne aktører i dette arbeidet. Innholdet kan brukes i kurs i kommunene.

29 Lov om introduksjonsordning og norskopplæring for nyankomne innvandrere (introduksjonsloven).

30 Kompetanse Norge: Læreplan i norsk og samfunnskunnskap for voksne innvandrere.

FAKTABOKS 5.6 – Habil («Kjør med en venn og bli en habil sjåfør»)

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

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

Oppfølgingstiltak:

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

6. Trafikantgrupper / kjøretøygrupper

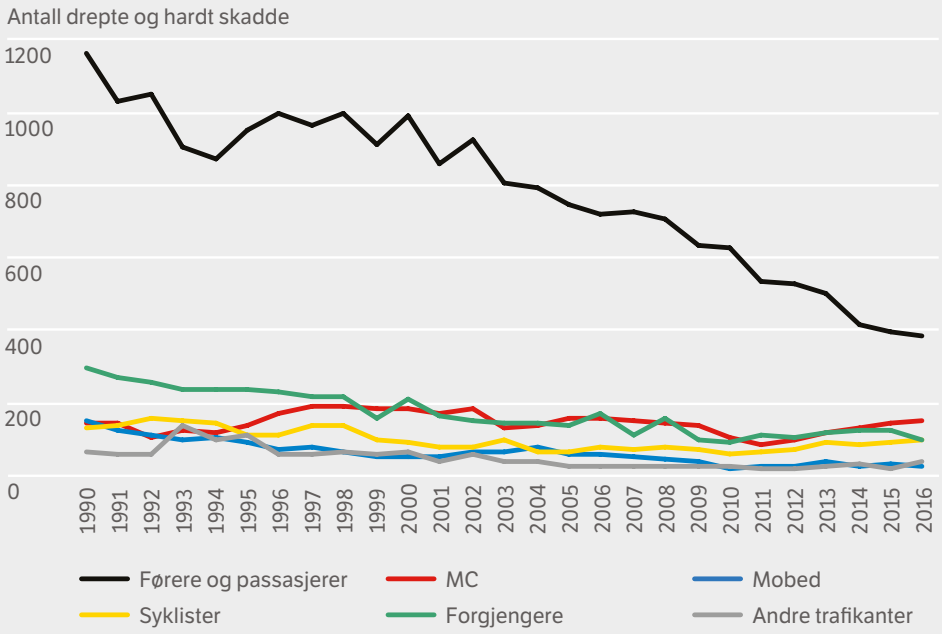
Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

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

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

Figur 6.1 viser at det over tid har vært en positiv utvikling for alle trafikantgruppene. Men de siste fem årene har antall drepte og hardt skadde på sykkel og på MC vært økende, mens tallet på drepte og hardt skadde i bil har blitt kraftig redusert. I 2010 var 68 prosent av de drepte og hardt skadde førere eller passasjerer i bil, mens andelen i 2016 var redusert til 49 prosent.

FIGUR 6.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper



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

TABELL 6.1 – Sammenlikning av risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill personkm for ulike trafikantgrupper (basert på RVU og ulykkestall fra 2013/2014)[31]

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

Vi har valgt ut tre trafikantgrupper/kjøretøygrupper som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. De to første innsatsområdene følger naturlig av figur 6.1 og tabell 6.1 og gjelder gående/syklende og MC/moped.

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

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

Det tredje innsatsområdet er transport med tunge kjøretøy. En undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI)[32] viser at Norge har flere drepte i ulykker med tunge kjøretøy i forhold til innbyggertallet sammenliknet med gjennomsnittet for EU-landene. En viktig årsak til dette er at svært mye av tungtransporten i Norge foregår på veg, og at ulykker med tunge kjøretøy involvert derfor er en større utfordring i Norge enn i mange andre land. Vogntog er likevel sjeldnere innblandet i ulykker enn andre kjøretøy når det tas hensyn til kjørelengde, men vogntogulykker er generelt svært alvorlige på grunn av vekt- og masseforskjell mellom vogntog og annet involvert kjøretøy. Det er videre anslått en betydelig høyere trafikkvekst for tunge kjøretøy enn for lette, og trafikksikkerhet for tungtransporten har de senere årene fått en betydelig politisk oppmerksomhet. Tiltak for sikker tungtransport er omtalt i kapittel 6.4.

Yrkesmessig transport med lette kjøretøy er på mange områder underlagt mindre strenge krav enn transport med tunge kjøretøy. I kapittel 6.5.1 er det sett nærmere på behovet for kompetanseheving for de som kjører taxi og de som driver varetransport med lette kjøretøy. I planperioden vil det også bli gjennomført tiltak for å redusere omfanget av ulykker med ATV. Dette er omtalt i kapittel 6.5.2.

31 Tall hentet fra TØI rapport 1448/2015 Risiko i veitrafikken 2013/2014 (Torkel Bjørnskau).

32 TØI rapport 1494/2016 Tunge kjøretøy og trafikkulykker – Norge sammenliknet med andre land i Europa (Per Andreas Langeland, Ross Owen Phillips).

6.2 Innsatsområde – Gående og syklende

6.2.1 Tilstandsmål

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

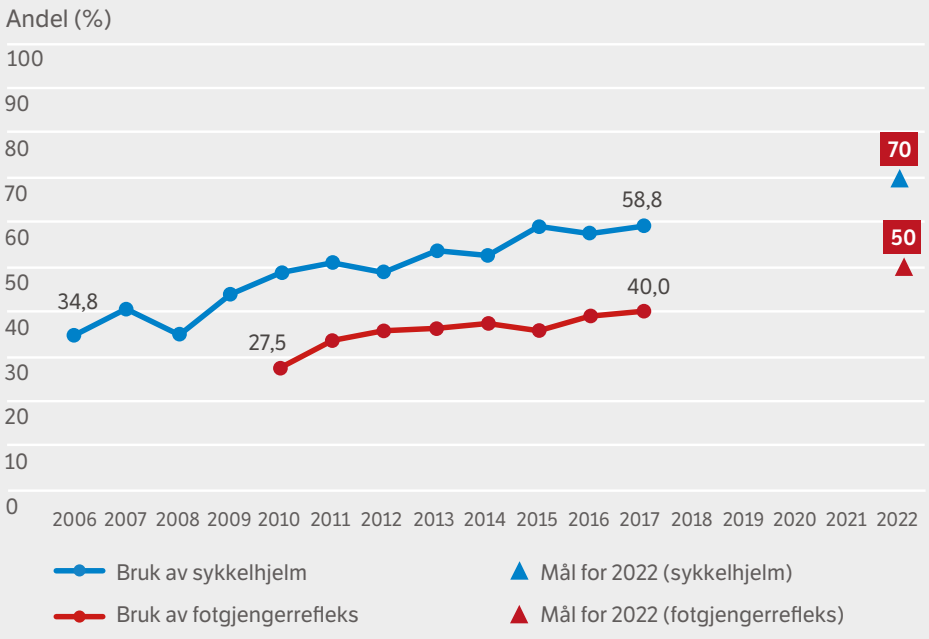
- I perioden 2018-2021 skal det tilrettelegges for gående og syklende på om lag 165 km i tilknytning til riksvegnettet og på om lag 230 km i tilknytning til fylkesvegnettet.
- Innen 2022 skal 70 prosent av syklistene bruke sykkelhjelm.
- Innen 2022 skal 50 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst veg i mørke.

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

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

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 (2029) er det lagt til grunn at det skal tilrettelegges for gående og syklende på 165 km i tilknytning til riksvegnettet i fireårsperioden 2018-2021. Tilrettelegging innenfor de ni byområdene som vil bli omfattet av bymiljø-/byvekstavtaler (se kapittel 9.2.3) er ikke avklart, og inngår derfor ikke i tilstandsmålet. Fylkeskommunene har anslått at det i planperioden 2018-2021 vil bli tilrettelagt for gående og syklende på om lag 230 km i tilknytning til fylkesvegnettet.

FIGUR 6.2 – Bruk av sykkelhjelm og fotgjengerrefleks – registrert utvikling og mål



Statens vegvesen gjennomfører i første halvdel av juni hvert år en registrering av sykkelhjelmbruk. Registreringene omfatter tre ulike aldersgrupper, under 12 år, 12 – 17 år og over 17 år. Det er betydelige forskjeller mellom de tre gruppene (se tabell 6.2). Tilstandsmålet som er vist i figur 6.2 gjelder alle aldersgrupper samlet. Trenden viser en svært positiv utvikling, dog med en utflating de siste to årene. Dersom vi skal nå 70 prosent hjelmbruk innen 2022 må særlig hjelmbruken blant voksne øke.

Trygg Trafikk gjennomfører hvert år i november registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere. Registreringene gjennomføres på belyst veg i mørke, og omfatter tellepunkter i alle fylker, både på landeveg og i sentrumsgater. Registreringene viser at refleksbruken på landeveg de fleste år ligger mellom 15 og 20 prosentpoeng høyere enn i sentrumsgater. Figur 6.2 viser utvikling i samlet refleksbruk, der bruk på landeveg og i sentrumsgater er vektet likt. Målet om 50 prosent refleksbruk innen 2022 forutsetter at den svakt positive trenden vi har hatt de senere årene forsterkes.

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

TABELL 6.2 – Utdypende indikatorer for gående og syklende

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2017
Bruk av sykkelhjelm fordelt på aldersgrupper [A]	Under 12 år 12-17 år Over 17 år	78,7 % 31,3 % 61,0 %
Syklisters bruk av gul vest/refleksvest [A]		10,0 %
Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørke [B]		80 %
Syklisters risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. sykkelkm [C]		0,090 (2013/2014)
Fotgjengeres bruk av refleks [D]	På landeveg I tettbygd strøk	47 % 33 %
Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. gåkm [C]		0,058 (2013/2014)

A Resultater hentet fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse.
B Hentet fra intervjuundersøkelse. Gjelder syklister som oppgir at de alltid eller som regel bruker sykkellys når de sykler i mørke (TØI-rapport 1573/2017).
C Basert på RVU og ulykkestall fra 2013/2014 (TØI rapport 1448/2015 Risiko i veitrafikken 2013/2014).
D Resultater hentet fra Trygg Trafikk sine tellinger.

Det er viktig å presisere at den reelle risikoen for gående og syklende er betydelig høyere enn det som framgår av beregninger med utgangspunkt i den offisielle statistikken for trafikkulykker. For gående skyldes dette at fallulykker (eneulykker) ikke blir regnet som trafikkulykker (se kapittel 6.2.2). For sykkelulykker er det en betydelig underrapportering. Dette er blant annet påvist i en registrering av alle sykkelskader ved Oslo skadelegevakt i 2014. Kartleggingen viste at kun én av 13 sykkelulykker blir rapportert[33]. Andelen underrapportering er ventelig høyere jo lavere skadegraden er, men underrapportering er uten tvil også en utfordring når det gjelder hardt skadde syklister (se kapittel 12.2).

33 Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen: Sykkelskader i Oslo 2014 – Oslo Skadelegevakt, juni 2015 (Knut Melhuus, Henrik Siverts, Martine Enger og Malte Schmidt).

6.2.2 Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Omfanget av fysisk tilrettelegging

Ved utgangen av 2016 var det totalt om lag 8250 km med anlegg tilrettelagt for gående og syklende, fordelt med om lag 1500 km i tilknytning til riksvegnettet, om lag 2450 km i tilknytning til fylkesvegnettet og om lag 4300 km i tilknytning til kommunal veg[34]. Dette er bygd over mange år, og med ulik standard som følge av at vegnormalenes krav er endret. Det er mange eksempler på løsninger som senere har vist seg å ikke ivareta trafikksikkerheten godt nok.

Tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak overfor fotgjengere og syklister. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens håndbøker[35] bygger på et godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte.

Det må etableres et sammenhengende infrastrukturtilbud for syklister, hvor sikre og logiske kryssingspunkt tillegges særlig vekt. En gjennomgang i 2016 viser at 163 kommuner hadde en plan for hovedsykkelvegnett[36], og i de fleste av disse gjenstår betydelige investeringer før syklistene får et fullt utbygd sammenhengende og tilrettelagt tilbud. I de fleste kommuner består det planlagte hovednettet av lenker både i tilknytning til riksveg, fylkesveg og kommunal veg, og med behov for et tett og forpliktende samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen.

En kartlegging av riksvegnettet som ble gjort som en del av forarbeidet til NTP 2018-2029[37] viste at det per 1/1-2018 ville være et gjenstående behov for tilrettelegging fram mot 2050 på i størrelsesorden 2100 km, hvorav om lag 20 prosent gjelder oppgradering og utbedring av eksisterende tilbud. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 er det prioritert tilrettelegging for gående og syklende på om lag 260 km i tilknytning til riksvegnettet i seksårsperioden. Av dette forventes om lag 165 km tilrettelagt i fireårsperioden 2018-2021. I tabell 6.3 er det vist en fordeling mellom tilrettelegging innenfor og utenfor by- og tettstedsområder. Innsatsen i de ni byområdene hvor det er (eller vil bli) inngått bymiljø-/byvekstavtale er ikke avklart, og vil komme i tillegg til tallene i tabellen.

Også fylkeskommunene vil prioritere tilrettelegging for gående og syklende høyt. Det foreligger ikke en endelig avklaring av prioriteringene for hele planperioden i alle fylker, men ut fra innmeldt status fra fylkeskommunene forventes tilrettelegging for gående og syklende på om lag 230 km i tilknytning til fylkesvegnettet i fireårsperioden 2018-2021. Tiltak som avklares gjennom bymiljø-/byvekstavtalene vil kunne gi ytterligere tilrettelegging.

Det er ikke innhentet opplysninger om planlagt omfang av tilrettelegging i tilknytning til det kommunale vegnettet, men kommunenes innsats er avgjørende for å gi gående og syklende et godt og trafikksikkert tilbud, særlig i de største byområdene. I tillegg til å bidra til et sammenhengende tilrettelagt tilbud for gående og syklende vil storbykommunene blant annet etablere sykkelparkering på gategrunn og i sykkelparkeringshus, oppgradere vegbelysning (LEDlys) og etablere intensivbelysning ved gangfelt.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det lagt til grunn at den statlige tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger blir videreført i planperioden. Midlene skal benyttes til kommunale og fylkeskommunale veger for å stimulere til helhetlige sykkelpakker i kommuner og fylker som ønsker å satse på gående og syklende. Tilskudd fra ordningen krever en egenandel på minimum 50 prosent fra tilskuddsmottaker.

34 Statens vegvesen: Nasjonalt sykkelregnskap 2016.

35 Dette gjelder særlig håndbøkene N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelhåndboka og R610 Standard for drift og vedlikehold.

36 Statens vegvesen: Nasjonalt sykkelregnskap 2016.

37 Statens vegvesen: Riksvegutredningen 2015 - Hovedrapport (mars 2015).

TABELL 6.3 – Antall km som tilrettelegges for gående og syklende

	I tilknytning til riksveg 2018-2021	I tilknytning til fylkesveg 2018-2021
I byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere	55 km	100 km
Utenfor byer og tettsteder	110 km	130 km
Sum	**165 km**	**230 km**

Sykkelveginspeksjoner

En sykkelveginspeksjon er en systematisk gjennomgang av en sykkelrute for å identifisere feil og mangler. Trafikksikkerhet er et sentralt tema i disse inspeksjonene. Statens vegvesen vil videreføre målsettingen om at alle sykkelruter langs riksvegnettet skal være ferdig inspisert innen utgangen av 2019. Av totalt 1476 km med sykkelruter langs riksveger var det per 1/1-2017 gjennomført sykkelveginspeksjon av 60,3 prosent, mens kun 36,2 prosent var utbedret. Dette viser at det er behov for bedre rutiner for oppfølging av sykkelveginspeksjonene med nødvendige utbedringer.

Fylkeskommunene vil videreføre arbeidet med sykkelveginspeksjoner av fylkeskommunale ruter. Det er også behov for et tilsvarende arbeid med inspeksjon av sykkelruter i tilknytning til kommunale veger.

I mange tilfeller gir dagens sykkelveginspeksjoner en for snever tilnærming. Statens vegvesen vil derfor utvikle et opplegg for mer helhetlige inspeksjoner, der det i tillegg til syklister, også blir sett på forhold for gående, kollektivtrafikanter og personer med nedsatt funksjonsevne. Anlegg som har spesielle utfordringer, som for eksempel høy dokumentert ulykkesrisiko, vil bli prioritert.

Drift og vedlikehold for gående og syklende

Standarden på drift og vedlikehold påvirker risikoen for gående og syklende, særlig når det gjelder eneulykker. Gjeldende standard ble innført i 2013, og innebærer blant annet høyere krav til vinterdrift av anlegg for gående og syklende. Den høyeste standarden er på anlegg i bymessige strøk med høy gang- og sykkeltrafikk og på hovednett for sykkel, hvor det skal være bar veg. Den nye standarden innføres ved inngåelse av nye driftskontrakter, og fra vinteren 2017/2018 vil den, med noen få unntak, være innført for alle Statens vegvesen sine driftskontrakter.

BEVEGELSE er et FoU-program i regi av Statens vegvesen, med varighet fra 2017-2021. Formålet er å få økt kunnskap om innsatsnivå og metoder for drift og vedlikehold som fører til økt gang- og sykkeltrafikk. Konkret vil det bli sett nærmere på brukernes forutsetninger og behov, driftsmetoder og utstyr, samt kontraktsutforming og samarbeidsformer. Resultater fra det avsluttede FoU-programmet BEST (se kapittel 2.3.6) vil inngå i kunnskapsgrunnlaget om brukernes forutsetninger. Nullvisjonen er angitt som en premiss for arbeidet med BEVEGELSE, og det forventes at FoU-programmet vil gi kunnskap som kan bidra til å redusere risikoen for drepte og hardt skadde blant gående og syklende.

I gjennomsnitt blir det hvert år drept to fotgjengere/syklister i trafikkulykker som kan sees i sammenheng med arbeid på eller ved veg. I kapittel 7.3.4 er det gitt en omtale av tiltak for å forhindre slike ulykker.

Fallulykker blant fotgjengere er ikke definert som trafikkulykker, og inngår ikke i statistikken som ligger til grunn for etappemålet for drepte og hardt skadde (jf. kapittel 1.3). Det er derfor ikke foreslått tiltak i tiltaksplanen rettet mot slike ulykker. Det er likevel ingen tvil om at utendørs fallulykker er en betydelig utfordring som det er viktig å ta tak i, og at mangelfull vinterdrift av områder der fotgjengere ferdes er en viktig årsak til mange ulykker. Dette er blant annet vist i en kartlegging ved Oslo skadelegevakt, som omfatter alle utendørs skader til fots i Oslo (utenom marka) i 2016[38]. Kartleggingen viser at hele 46 prosent av skadene gjennom året skjedde på steder med snø og is.

Pilotprosjekt for økt sykling

Statens vegvesen gjennomfører et pilotprosjekt for sykkel i samarbeid med flere kommuner og fylkeskommuner[39]. Formålet er å få økt kunnskap og erfaring med tiltak som kan bidra til å nå målsetningen om flere syklende (se faktaboks 6.1). Gjennom prosjektet skal det testes ut nye fysiske løsninger som bidrar til økt framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister. Pilotprosjektet skal dokumentere effekter ved før- og etterundersøkelser, og bidra med faglige innspill til eventuelle endringer i vegnormaler og håndbøker.

FAKTABOKS 6.1 – Tre løsninger som blir testet ut som en del av pilotprosjektet

Envegsregulert sykkelveg – «dansk sykkelsti» (testes ut i Åkebergveien i Oslo). Løsningen skiller de syklende fra både bilen og de gående. Sykkelvegen er opphevet fra vegbanen, mens det er en kantstein opp til fortau. Tiltaket kan bidra til økt trygghet og sikkerhet, men krever mye plass og ekstra behov for drift og vedlikehold. (Foto: Oslo kommune)

Sykkelveg med buffer (testes ut i Salhusveien i Haugesund). Bruk av sperrelinje kan bidra til at flere bilister respekterer sykkelfeltet og ikke kjører eller parkerer i sykkelfeltet. Tiltaket kan bidra til økt trygghet og sikkerhet. Løsningen kan være egnet på spesielt utfordrende strekninger, der det ikke er mulig å få til egne separate løsninger, eller der sykkelfeltet oppleves som utrygt. (Foto: Fra Seattle i USA).

Sharrows (testes ut i Storgata i Horten). Hensikten med tiltaket er å få syklister til å plassere seg mer strategisk i vegbanen og gjøre bilister mer oppmerksomme på de syklende. Løsningen kan øke trygghet og sikkerhet ved sykling i blandet trafikk, og brukes der det er vanskelig å få til fullgode løsninger, eller som et midlertidig tiltak. Tiltaket må gjennomføres i kombinasjon med fartsreduserende tiltak.

38 Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Staten vegvesen: «Snøen som falt i fjor» Fotgjengerskader i Oslo 2016, Oslo skadelegevakt (IS-0617, 28. juni 2017)

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

Analyse av ulykker i signalregulerte kryss og gangfelt

Statens vegvesen har gjennomført en temaanalyse av dødsulykker i gangfelt i perioden 2005-2015 og fant at om lag 20 prosent av ulykkene skjedde i signalregulerte kryss/gangfelt[40]. Statens vegvesen vil derfor foreta en bredere analyse av ulykker i signalregulerte kryss/gangfelt med hovedfokus på gående og syklende, slik at forhold som forlengelse av faser, egne grøntfaser, fasetid etc. kan drøftes grundig. Det vil også bli foreslått oppfølgingstiltak.

Oppfølgingstiltak:

70. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge i størrelsesorden 165 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 55 km i byer og tettsteder.
71. Fylkeskommunene vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge om lag 230 km fylkesveg for gående og syklende, hvorav om lag 100 km i byer og tettsteder.
72. Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
73. Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019.
74. Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss/gangfelt.

6.2.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende

Sikker syklist

Fylkeskommunene, Statens vegvesen og Trygg Trafikk arbeider for økt bruk av sykkelhjelm og synlige sykkelklær. De informerer om viktigheten av å bruke sykkelhjelm både gjennom kampanjer, på nettet og i opplæringsmateriell for grunnskolen. Organisasjonen Syklistenes Landsforening anbefaler hjelm og bruk av synlige klær, og vil hver høst gjennomføre kampanjen «*synlig syklist*».

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

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

Samspill med andre trafikanter

Statens vegvesen har i perioden 2013-2017 gjennomført samspillskampanjen «*Del veien*». Innsatsen på området vil videreføres inn i planperioden 2018-2021. I 2018 vil kampanjen ha særlig fokus på hverdagssyklister i byer og tettsteder, om hvor viktig det er for disse å bli sett og for sjåfører å være oppmerksom på syklister i byer/tettsteder.

Det vises også til omtalen av tiltak for å forhindre ulykker med gående og syklende som kommer i blindsonen til tunge kjøretøy i kapittel 6.4.2. Dette gjelder oppfølgingstiltakene 96, 97 og 98.

40 Statens vegvesen: Temaanalyse av dødsulykker i gangfelt – dødsulykker 2005-2015 (rapport nr. 543)

Økt bruk av refleks

Refleks er svært viktig for sikkerheten til gående, og det er et enkelt og rimelig virkemiddel. En rekke ulike aktører, blant andre Trygg Trafikk, fylkeskommunene og Personskadeforbundet LTN, gjennomfører tiltak for å påvirke til økt bruk av refleks.

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

Oppfølgingstiltak:

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

Vi legger til grunn at nullvekstmålet for persontransport i de største byområdene skal nås (jf. kapittel 6.1). Flere gående og syklende er en ønsket utvikling som det er bred politisk enighet om, og som det vil bli brukt betydelige økonomiske ressurser på å oppnå. Vårt fokus i tiltaksplanen for trafikksikkerhet er hvordan vi skal nå nullvekstmålet og samtidig klare ambisjonen i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* om at det ikke skal gi flere drepte og hardt skadde blant gående og syklende. Omfanget av tiltak beskrevet i kapitlene 6.2.2 og 6.2.3 ansees ikke som tilstrekkelig, og det vil derfor bli arbeidet videre med å komme fram til faglig forankrede tiltak som forplikter aktørene til større innsats for økt sikkerhet blant gående og syklende.

6.3 Innsatsområde – Motorsykkel og moped

6.3.1 Tilstandsmål

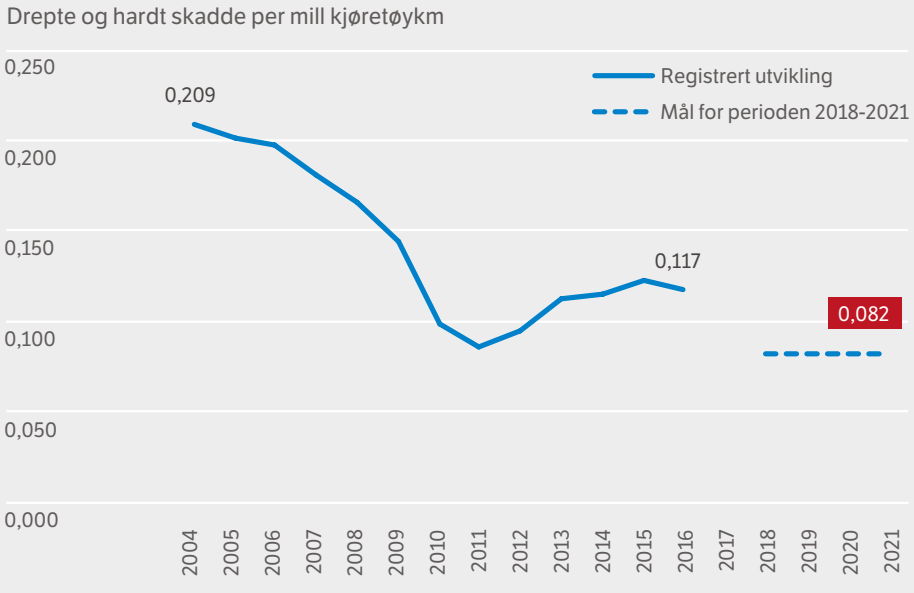
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2018-2021 skal gi følgende måloppnåelse:

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

Risikoen for MC- og mopedførere å bli drept eller hardt skadd ble mer enn halvert fra 2004 til 2011, men har de siste årene vist en svak økning. Målet om 30 prosent redusert risiko innebærer at det som et gjennomsnitt for perioden 2018-2021 maksimalt skal være 0,082 drepte og hardt skadde MC- og mopedførere per mill. kjørte km (se figur 6.3).

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

FIGUR 6.3 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjøretøykm for moped og MC[41] – registrert tilstand og mål for perioden 2018-2021



41 Utvikling av trafikkarbeid med moped og MC er hentet fra TØI rapport 1613/2018 Transportytelser i Norge 1946-2016 (Eivind Farstad).

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på risikoutviklingen spesifisert på moped, lett MC og tung/mellomtung MC (tabell 6.4).

TABELL 6.4 – Utdypende indikatorer for MC/moped

Utdypende indikatorer		Tilstand i 2016
Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km [A]	Moped	0,042
	Lett MC	0,387
	Tung/mellomtung MC	0,154

A NB! Gjelder enkeltåret 2016, mens tallene i tabell 6.1 gjelder 2013/2014

6.3.2 Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere

Føreropplæring og frivillige etterutdanningskurs

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

Føreropplæringen for MC har et sterkt fokus på kjøreteknisk kompetanse for blant annet å motvirke utforkjøringsulykker. En stor del av opplæringen går også ut på å gjøre motorsyklistene i stand til å ta gode taktiske og strategiske valg. Statens vegvesen vil arbeide for å videreutvikle førerprøven sammen med føreropplæringen, og innrette den slik at den effektivt sikrer rett kompetanse for ferske førere.

NAF MC har, i samarbeid med Norsk Motorcykkel Union (NMCU) bygget opp et landsomfattende tilbud om lavterskelkurs for motorsyklister, «*Sikker på MC*». Kurset foregår i all hovedsak på veg, og har fokus på gode kjørestrategier. Målgruppen omfatter både ferske og erfarne MC-førere. NMCU vil bidra til å markedsføre kursene.

Statens vegvesen og NMCU vil fortsette å fokusere på frivillig førerutvikling som et viktig trafikksikkerhetstiltak.

Sikkerhetsdialog og informasjon

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

De aller fleste mopedførere som er innblandet i ulykker er under 20 år, og også unge førere på lett motorsykkel er særlig ulykkesutsatt. Mange av ulykkene skjer i forbindelse med skolestart på høsten. Statens vegvesen vil arbeide for at det opprettes trafikksikkerhetsteam med motorsykkeleksperter. Teamene skal besøke skoler, og skape bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.

NMCU vil fortsette å organisere fylkesvise «SE OSS!!» kampanjer hver vår.

Ulovlig atferd

Ulykkesanalyser viser at omtrent en tredjedel av dødsulykkene på motorsykkel skyldes ekstrem atferd[42]. Politiet bruker kunnskap på bakgrunn av etterretning, analyser og teknologiske hjelpemidler (ANPR) for å identifisere «ekstremførere» for å forebygge og avdekke trafikkovertredelser som kan føre til dødsulykker.

En temaanalyse av mopedulykker i perioden 2007-2016[43] viser en stor nedgang i antall ulykker. Dette kan delvis forklares med færre berusede, færre uten gyldig førerkort eller uten hjelm, og færre trimmede mopeder. Det er viktig å arbeide for at denne positive trenden fortsetter.

Eldre MC-førere

Forsikringsdata viser at det er en øking i antall MC-ulykker i aldergruppen 50+. Det er nødvendig å identifisere hovedgrunnene til at tilsynelatende svært erfarne og dyktige motorsyklister har økende ulykkesinvolvering. NMCU vil gjennomføre en spørreundersøkelse i aldersgruppen 65+, og deretter utvikle et tilpasset tiltak.

Sikkerhetsutstyr

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

Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2018-2021

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

Oppfølgingstiltak:

80. NAF MC vil utvide kurstilbudet «*Sikker på MC*», med et mål om at 20 av klubbene tilsluttet NAF MC skal arrangere kurset i perioden 2018-2021.
81. Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykkel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.
82. Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkeleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.
83. NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).
84. NMCU vil, i nært samarbeid med MC-forhandlerne, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjøreutstyr.

42 TØI rapport 1510/2016 Temaanalyse av dødsulykker på motorsykkel 2005-2014 (Alena Høye, Truls Vaa, Ingeborg S. Hesjevoll).

43 TØI rapport 1591/2017 Temaanalyse av mopedulykker 2007-2016 (Alena Høye).

6.4 Innsatsområde – Transport med tunge kjøretøy

6.4.1 Tilstandsmål

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

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

Tunge kjøretøy skal framstilles for periodisk kjøretøykontroll (PKK) hvert år. Dette gjelder blant annet lastebiler, busser og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.). Utviklingen i andelen av disse kjøretøyene som kan godkjennes uten at det hverken er funnet feil som kvalifiserer til kjøreforbud (3er feil) eller som krever etterkontroll (2er feil), gir en indikasjon på hvordan den tekniske tilstanden for tunge kjøretøy utvikler seg.

Det er lagt til grunn et mål om at andel tunge kjøretøy uten 2er eller 3er feil ved PKK skal øke fra 23,2 prosent i 2017 til 30 prosent i 2022. Målet er begrenset til å gjelde tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg, og er å anse som et foreløpig mål. En ny kontrollinstruks vil bli gjort gjeldende fra 20/5-2018, og denne vil medføre enkelte endringer i kontrollmetoder og bedømming av avvik som oppdages. Målet for 2022 vil bli vurdert på nytt i lys av resultatene i siste halvdel av 2018.

I den årlige resultatoppfølgingen vil vi se nærmere på en underoppdeling av resultatene fra PKK. I tillegg inngår resultater fra teknisk utekontroll og kjøre- og hviletidskontroller. Mens utviklingen i andelen godkjente kjøretøy ved PKK gir en indikasjon på hvordan den tekniske standarden på tunge kjøretøy utvikler seg, er de øvrige indikatorene i tabell 6.5 påvirket av hvor målrettet utvelgelsen av kjøretøy til teknisk utekontroll og kjøre- og hviletidskontroller er. For disse indikatorene vil en lav andel godkjente kjøretøy kunne være en indikasjon på at vi lykkes i arbeidet med å målrette kontrollvirksomheten.

TABELL 6.5 – Utdypende indikatorer for tunge kjøretøy

Utdypende indikatorer for tunge kjøretøy		Tilstand i 2017
Andel kjøretøy som godkjennes ved periodisk kjøretøykontroll uten at det blir gitt 2er eller 3er feil	Lastebiler [C] Busser [C] «Tunge» tilhengere [C] (semi-trailere, slepevogn m.m.)	22,5 % 24,4 % 24,0 %
Andel tunge kjøretøy som kan kjøre videre etter teknisk utekontroll uten at det gis bruksforbud [A]		77,4 %
Andel tunge kjøretøy med godkjente bremser [A]		69,2 %
Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene [A B]		64,2 %

A Tall hentes fra Statens vegvesen sitt kontrollsystem VaDIS2.
B Basert på Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller. Manglende overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan for eksempel være brudd på regelverket med hensyn til døgnhvil, daglig kjøretid, pauser, ukehvil eller bruk av fartsskriver. Den enkelte kontroll gjelder 28 dager tilbake i tid (eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 dager siden).
C Gjelder kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

6.4.2 Tiltak rettet mot transport med tunge kjøretøy

Kontroller, tilsyn og håndheving av regelverk

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

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

Det vil bli etablert et system for risikoklassifisering av transportforetak. Dette vil gjøre det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøy med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor de som klassifiseres som risikoobjekter.

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

Samarbeid mellom kontrolletatene

For å utvikle en koordinert kontrollstrategi og et mer effektivt samarbeid, ble det etablert en samarbeidsgruppe med medlemmer fra Arbeidstilsynet, Statens vegvesen, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Gruppen utarbeidet i 2016 en rapport[44] med forslag til tiltak og virkemidler på vegtrafikkområdet. Som en del av oppfølgingen i planperioden, vil Statens vegvesen ta initiativ til blant annet å utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid mellom etatene. I tillegg vil det bli etablert regionale tverretatlige samarbeidsgrupper. Hensikten er å oppnå kontinuitet i samarbeidet, samkjøre kontrollstrategi og oppnå kvalitetssikret informasjons- og erfaringsutveksling.

Arbeidsrelaterte trafikkulykker

Ulykker med yrkestransport involvert har vært prioritert ved utvalg av undersøkelser som Statens havarikommisjon for transport (SHT) har gjennomført. Det er gjennom disse påvist et behov for å forbedre sikkerhetsstyringen i involverte transportbedrifter. Undersøkelsene viser også at arbeidsmiljøloven i varierende grad ivaretar eller tilrettelegger sikkerheten for yrkessjåfører under kjøring, og at vegtrafikkloven gir begrensede muligheter for å følge opp arbeidsgivernes sikkerhetsansvar på dette punktet[45].

Arbeidstilsynet gjennomfører tilsyn rettet mot arbeidsgivers ansvar for å forebygge arbeidsrelaterte trafikkulykker. Arbeidstilsynet vil, i samarbeid med partene i arbeidslivet, utvikle et internettbasert verktøy som små og mellomstore virksomheter kan ta i bruk for å lette gjennomføringen av risikovurderinger (jf. faktaboks 6.2 om *Treparts bransjeprogram for transport*). Verktøyet skal gi spesifikk veiledning og bidra til å øke motivasjonen hos arbeidsgivere for å vurdere risiko i egen virksomhet, og følge opp med risikoreduserende tiltak. Dette verktøyet skal testes ut i tre bransjer i 2018, deriblant transportbransjen.

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

Arbeidsgiver er i henhold til arbeidsmiljøloven § 5-2 pålagt å melde fra til Arbeidstilsynet og politiet når det skjer ulykker som medfører alvorlig skade eller død for en arbeidstaker under utførelse av arbeid. Alvorlige arbeidsulykker som skjer i trafikken er ikke et unntak fra dette. Likevel erfarer Arbeidstilsynet at slike ulykker sjeldnere meldes til etaten enn tilsvarende ulykker i de fleste andre næringer. Det blir dermed vanskelig for Arbeidstilsynet å følge opp involverte virksomheter for å forebygge at lignende ulykker skjer igjen. Det er først og fremst arbeidsgiver som har plikt til å melde fra, men det finnes også et potensiale for bedre varslingsrutiner mellom politiet og Arbeidstilsynet.

Det er allerede arbeidet fram rutiner for informasjonsutveksling til Arbeidstilsynet fra Statens vegvesens ulykkesgrupper, som gjelder trafikkulykker med dødelig utfall.

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

45 SHT-rapport vei 2009/01 Rapport om utforkjøring med buss på E6 ved Fokstua på Dovrefjell 24. november 2006 (avgitt januar 2009).
SHT-rapport vei 2009/04 Rapport om møteulykke mellom to vogntog på E39 ved Lenefjorden i Lyngdal 29. september 2006 (avgitt oktober 2009).
SHT-rapport vei 2016/04 Temarapport II om sikkerhetskritiske forhold ved krokconainertransport (avgitt juli 2016).

Arbeidstilsynet vil fortsatt arbeide for å øke meldehyppigheten fra arbeidsgivere i form av informasjon om meldeplikten og en enklere innmeldingsløsning, samt samarbeide med politiet om bedre varslingsrutiner. Videre har Arbeidstilsynet tiltak på gang for å gjøre det enklere for arbeidsgiver å melde fra, uavhengig av næring.

FAKTABOKS 6.2 – Treparts bransjeprogram for transport

Treparts bransjeprogrammer er et virkemiddel for å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold i utvalgte bransjer der dette er en utfordring. Programmene skal mobilisere arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter til i fellesskap å dokumentere og ta fatt i felles erkjente utfordringer.

Bransjeprogrammet for transport ble etablert mellom partene og myndighetene våren 2014. Det er gjennomført en kartlegging av arbeidsforholdene innenfor gods- og turbilbransjen. Kartleggingen vil, sammen med partenes og myndighetenes kunnskaper, danne grunnlaget for det videre arbeidet med å utarbeide tiltak for å møte utfordringer knyttet til arbeidsforhold og arbeidsmiljø i denne bransjen.

Sikkerhetsstyring, informasjon og påvirkningsarbeid

Statens vegvesen vil i planperioden arbeide aktivt for å bidra til å påvirke trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter. Dette er også fokus i et pågående prosjekt, *Trygg Trailer*, som er et samarbeid mellom Statens vegvesen og transportkjøpere. Gjennom *Trygg Trailer* gir Statens vegvesen bedriftene en enkel opplæring i kontroll av kjøretøy som kommer for å hente og/eller levere last om vinteren. Bedriftene lærer å sjekke dekkmønster, kjettinger og lastsikring. Det er også ønskelig å bruke *Trygg Trailer*-nettverket til å informere om og øke bruken av «*Veileder for bestilling av transporttjenester*[46]». Denne er utgitt av Treparts bransjeprogram for transport, jf. faktaboks 6.2. *Trygg Trailer* vil bli videreført i planperioden.

Truckers Guide er en informasjonsbrosjyre utgitt av Statens vegvesen. Målgruppen er utenlandske sjåfører som kjører på norske vinterveger. Guiden er et viktig tiltak for trafikksikkerhet og framkommelighet på vinterføre, samt informasjon om de lover og regler som gjelder for kjøring i Norge. Guiden er oversatt til ni språk. Statens vegvesen vil fortsette å oppdatere og utvikle *Truckers Guide* for å informere sjåfører av tunge kjøretøy om de utfordringene de må regne med å møte på norske veger.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utviklet en trinnvis tilnærming til sikkerhetsstyring i godstransportbedrifter, den såkalte «sikkerhetsstigen». Denne er gitt en nærmere omtale i kapittel 9.3.1.

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

46 Treparts bransjeprogram transport 2017: Veileder for bestilling av transporttjenester. Godstransport. Utgitt av Arbeidstilsynet.

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

Blindsoner

Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i blindsoner til store kjøretøy. Med utgangspunkt i funnene i denne analysen vil Statens vegvesen utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående/syklende, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen. I en del tilfeller kan ny teknologi som bidrar til å forhindre «blindsoneulykker» ettermonteres. Informasjonen vil være tilpasset ulike målgrupper og ansvarlige aktører.

Gjennom samspillskampanjen «*Del veien*», vil det også rettes oppmerksomhet på ulykkesfaren som oppstår når syklister kommer i blindsonene til store kjøretøy. Se også kapittel 6.2.3 om gående og syklende.

Prosjektet *Venner på veien* videreføres i regi av NLF, med støtte fra fra Trygg Trafikk og If Skadeforsikring. Samferdselsdepartementet har støttet prosjektet gjennom tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak. Prosjektet rettes mot barn og unge og gjennomføres ved besøk på skoler. Det informeres om lastebilenes blindsoner og hvordan barn og unge skal forholde seg til lastebiler i trafikken. I dette arbeidet brukes NLFs filmer med fokus på blindsone, barn og vogntog.

Kjøre- og hviletid

Myndighet til å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid er delt mellom Statens vegvesen og politiet. Kontrollene skjer både i foretak og langs veg, men det er bare Statens vegvesen som gjennomfører kontroll i foretak. I Norge har vi stilt krav om at minst 30 prosent av kontrollene skal være i foretak, og at minst 50 prosent av kontrollene skal være langs veg. Videre er det krav om at minst 3 prosent av arbeidsdagene til førere av kjøretøy som er omfattet av kjøre- og hviletidsreglene skal kontrolleres. Den enkelte fører kontrolleres for 28 døgn tilbake i tid og for kontrolldagen, eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 døgn siden. Omfanget av kjøre- og hviletidskontroller vil bli videreført i planperioden. Imidlertid vil Statens vegvesens system for risikoklassifisering åpne for mer målrettet og effektiv utvelgelse av førere, og dermed føre til at kontrollene gir større trafikksikkerhetsnytte.

Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund avholder egne kurs for sine medlemmer vedrørende reglene for kjøre- og hviletid og viktigheten av å overholde disse.

Tilrettelagte plasser for gjennomføring av døgnhvil er en viktig del av infrastrukturen, og bidrar til trafikksikker tungtransport. Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal plan for døgnhvileplasser, som viser et behov for totalt 90 døgnhvileplasser langs riksvegnettet. Planen ble utarbeidet i samarbeid med relevante interesseorganisasjoner i transportbransjen og har vært forelagt Samferdselsdepartementet. Per 1/1-2018 er det etablert 43 døgnhvileplasser, og det planlegges etablert 38-40 nye i perioden 2018-2023. De aller fleste av disse vil bli etablert gjennom avtaler med private aktører, med årlige tilskudd fra Statens vegvesen til å dekke kostnadene til etablering, drift og vedlikehold. Nye Veier AS vil etablere 3-5 døgnhvileplasser i forbindelse med vegprosjekter som de er byggherre for.

Oppfølgingstiltak:

85. Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.
86. Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.
87. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet, utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
88. Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.
89. Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og «*påse*»-plikt.
90. Arbeidstilsynet vil øke bevisstheten om meldeplikten blant transportvirksomheter ved å informere om dette i forbindelse med aktivitet rettet mot transportnæringen.
91. Arbeidstilsynet vil legge til rette for enklere innmelding av alvorlige arbeidsulykker gjennom digitale løsninger.
92. Arbeidstilsynet vil samarbeide med politiet om bedre varsling mellom politiets operasjonssentraler og Arbeidstilsynets regioner når alvorlige arbeidsulykker har inntruffet.
93. Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvikle konkrete tiltak for å påvirke trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.
94. Statens vegvesen vil videreføre *Trygg Trailer*.
95. Statens vegvesen vil oppdatere og utvikle informasjonsbrosjyren *Truckers Guide*.
96. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i blindsoner til store kjøretøy.
97. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående/syklende, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.
98. NLF vil videreføre prosjektet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.

6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper

6.5.1 Yrkesmessig transport med lette kjøretøy

Varetransport med lette kjøretøy

Samfunnsutviklingen, med mer e-handel og direkte levering på dør, genererer mer varetransport med lette kjøretøy. Det er også en utvikling i retning av mer internasjonal transport med lette varebiler. Førere av varebiler med totalvekt under 3,5 tonn har et mindre omfattende regelverk å forholde seg til sammenliknet med førere av tyngre kjøretøy.

Statens vegvesen vil vurdere tiltak som sikrer at trafikksikkerheten blir like godt ivaretatt ved transport med lette varebiler som med tunge kjøretøy. Etaten vil inngå et samarbeid med transportbransjen med sikte på å utarbeide et opplegg for frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy. Videre vil Statens vegvesen vurdere om det på sikt skal innføres en grunnutdanning for de som driver yrkesmessig transport med lette kjøretøy.

Taxi
Det foreligger i dag ikke offentlige krav om yrkesutdanning for førere i taxiyrket, med unntak for førere av såkalte maxitaxier som omfattes av yrkessjåførforskriftens utdanningskrav.

Selv om taxiførere ikke har spesielt høy risiko målt per kjørte km, er risikoen målt per arbeidstime høy sammenliknet med de fleste andre yrker. Det er derfor behov for å kunne stille minstekrav til næringens utøvere, som blant annet innbefatter kunnskap om trafikksikkerhet og kjøreatferd. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving, basert på tidligere utkast til kurs som er oversendt til Samferdselsdepartementet.

Norges Taxiforbund vil spre kunnskap om trafikksikkerhet blant medlemmene, med spesiell vekt på sammenhengen mellom medlemmenes atferd og antall ulykker. I dette ligger blant annet viktigheten av å følge regelverket innenfor arbeidsmiljøloven med hensyn til HMS, overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte. Gjennom Taxiskolen tilbyr Norges Taxiforbund drosjesentralene hjelp til å innføre trafikksikkerhetsstandarden ISO 39001. De største kjøperne av drosjetjenester, som Helseforetakene, vil bli informert om økende ulykkesrisiko ved økt press på tids- og kostnadsbesparelser i utførelsen av avtalefestet transport.

Oppfølgingstiltak:

99. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileierforbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, arbeide med sikte på at det blir etablert frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
100. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving for taxisjåfører.

6.5.2 ATV

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

Det er behov for mer kunnskap om ATV-kjøring og ATV-ulykker i Norge. Statens vegvesen vil derfor etablere et kompetanseråd med eksperter innen området. Aktuelle oppgaver vil blant annet være å følge opp temaanalysen av ulykker med ATV fra 2015[47] og arbeide med gjennomføring av relevante tiltak som for eksempel informasjonsarbeid og opplæring.

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

HELP-OPP

7. Trafikksikre veger

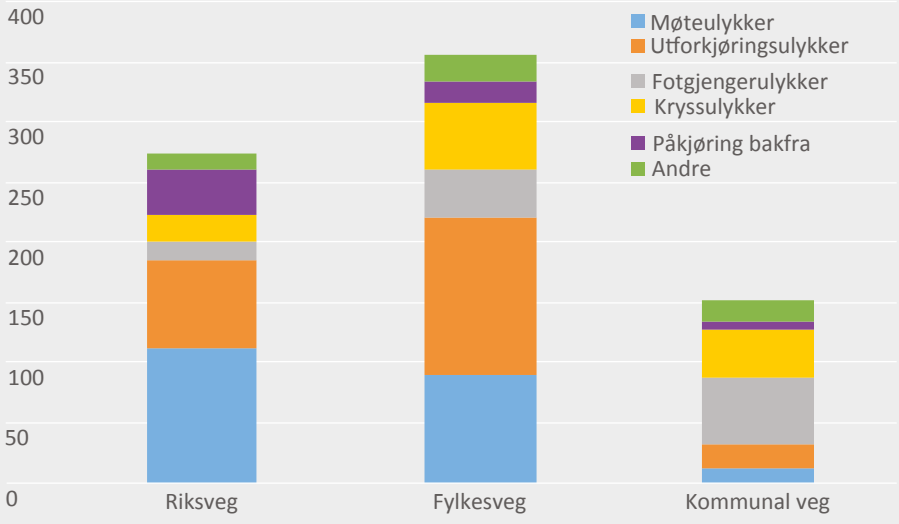
Foto: Steinar Svensbakken, Statens vegvesen

7.1 Grunnlag for prioritering av målrettede tiltak for trafikksikre veger

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veganlegg og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. I tiltaksplanen begrenser vi oss til å omtale fysiske tiltak der reduksjon i drepte og hardt skadde er et sentralt formål. Dette er i stor grad tiltak som er rettet spesielt inn mot å forhindre bestemte ulykkestyper.

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

FIGUR 7.1 – Drepte og hardt skadde i perioden 2013-2016 fordelt på vegkategori og ulykkestype



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

Tiltak innenfor disse innsatsområdene er likevel ikke tilstrekkelig. Andre prioriterte tiltaksområder er sikkerhet i tunneler (kapittel 7.3.1), oppfølging av vegsikkerhetsforskriften (kapittel 7.3.2), drift og vedlikehold (kapittel 7.3.3), varsling og sikring av arbeid på/ved veg (kapittel 7.3.4) og tiltak for å forhindre påkjørsel av vilt (kapittel 7.3.5). I tillegg vil det i planperioden bli brukt betydelige beløp til utbedring av kryss og til opparbeidelse av kontrollplasser.

7.2 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker

7.2.1 Tilstandsmål

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

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

Møtefrie veger omfatter firefelts veger med midtdeler og to- eller trefelts veger med midtrekkverk. I følge Statens vegvesens vegnormaler[48] er det behov for fire felt på veger utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgntrafikk over 12 000 og to- eller trefelts veg med midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk ligger mellom 6 000 og 12 000. Dersom dette hadde vært oppfylt per 1/1-2018 hadde om lag 71 prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregått på møtefrie veger. I planperioden 2014-2017 blir andelen økt fra 45 prosent per 1/1-2014 til 49,3 prosent per 1/1-2018. Målet for tilstanden per 1/1-2022 (54,1 prosent) tar utgangspunkt i at prioriteringene i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 blir fulgt, samt gjennomføring av prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS.

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

TABELL 7.1 - Utdypende indikatorer for møteulykker

Utdypende indikatorer		Tilstand per 1/1-2018
Antall km veg med forsterket midtoppmerking	Riksveg	Om lag 1 750 km [A]
	Fylkesveg	Om lag 200 km [B]

A I følge tall i budsjettprp. for 2017 er det 1550 km med forsterket midtoppmerking per 1/1-2017. I årsrapportene fra Statens vegvesen sine regioner er det oppgitt at det er etablert forsterket midtoppmerking på ytterligere om lag 200 km i 2017.
B Innrapportert fra fylkeskommunene.

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

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

Utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk. I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det satt som ambisjon at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1-2024 skal oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekkverk skal det utføres nødvendig utbedring av terrenget langs vegen. Dette blir omtalt som en «*minstestandard med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker*».

En grov kartlegging utført av Statens vegvesens regioner viser behov for å gjennomgå og utføre tiltak på i størrelsesorden 5700 km av riksvegnettet. Imidlertid er det i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 kun funnet rom for å prioritere tiltak på

48 Statens vegvesens Håndbok N100 Veg- og gateutforming.

1500 km av riksvegnettet. Det er ikke oppgitt hvor mange km som vil få minstestandard i fireårsperioden 2018-2021.

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

TABELL 7.2 – Utdypende indikator for utforkjøringsulykker

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2017
Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.	-

7.2.2 Tiltak for å redusere alvorlige møteulykker

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

Tabell 7.3 viser status, prioriteringer og gjenstående behov når det gjelder møtefrie veger. Statens vegvesen sine prioriteringer er hentet fra etatens handlingsprogram for 2018-2023 (se høyre kolonne i tabell 7.3). En gjennomgang av handlingsprogrammet viser at det de første fire årene av planperioden (2018-2021) kan forventes om lag 76 km ny firefelts veg og om lag 40 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. I tillegg kommer om lag 116 km ny firefelts veg innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS. Fylkeskommunenes prioritering av nye møtefrie fylkesveger er svært begrenset.

Med disse prioriteringene forventer vi at det per 1/1-2022 er et gjenstående behov for i underkant av 1 400 km møtefri veg på riksvegnettet og i underkant av 400 km på fylkesvegnettet.

TABELL 7.3 – Møtefrie veger – Status, prioritering og gjenstående behov

		Status pr 1/1-2018	Prioritert utbygd 2018-2021	Behov som gjenstår pr 1/1-2022[A]	Prioritert utbygd 2018-2023
Riksveg	Firefelts veg med midtdeler	785 km	76 km (SVV) 116 km (Nye Veier)	240 km	105 km (SVV) 122 km (Nye Veier)
	2-/3 felts veg med midtrekkverk	300 km	40 km (SVV)	1140 km	60 km (SVV)
Fylkesveg	Firefelts veg med midtdeler	15 km	2 km	65 km	
	2-/3 felts veg med midtrekkverk	5 km	-	315 km	
Sum	**Møtefri veg (rv+fv)**	**1100 km**	**234 km**	**1 760 km**	

A Grunnlaget for tallene er fra arbeidet med NTP 2014-2023[49], men der det er tatt hensyn til gjennomførte prosjekter i planperioden 2014-2017 og planlagte prosjekter i perioden 2018-2021. Det presiseres likevel at det er betydelig usikkerhet knyttet til anslaget.

49 Statens vegvesen: Null drepte og null hardt skadde – Fra visjon mot virkelighet (Grunnlag for omtale av trafikksikkerhet i transportetatenes forslag til NTP 2014-2023) Statens vegvesens rapporter nr 119, mai 2012. Observert og forventet trafikkvekst er noe høyere enn det som ble lagt til grunn i 2012. Grovt kan vi anta at trafikkmengden som ved utarbeidelse av dokumentet ble forventet i 2024 vil være en realitet i 2022.

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Undersøkelser viser at dette gir en betydelig trafikksikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk.

Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skal være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Målet vil ikke bli nådd fullt ut, hvilket i hovedsak skyldes at forsterket midtoppmerking på eksisterende veg bør etableres i forbindelse med reasfaltering, og på enkelte strekninger vil dette først skje etter 2019.

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

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

Oppfølgingstiltak:

101. I planperioden 2018-2021 vil i størrelsesorden 192 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav om lag 76 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og om lag 116 km innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS.
102. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 bygge midtrekkverk på om lag 40 km to- og trefelts riksveg.
103. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekningen reasfalteres.
104. Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

7.2.3 Tiltak for å redusere alvorlige utforkjøringsulykker

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

Dybdeanalyser av dødsulykker viser at terrenget eller andre hindringer langs vegen er en antatt medvirkende årsak til skadeomfanget i noe over halvparten av alle utforkjøringsulykker med dødelig utfall. Det er derfor beskrevet en minstestandard for å redusere sannsynligheten for at involverte i utforkjøringsulykker blir drept eller hardt skadd

(se kapittel 7.2.1). Statens vegvesen, Region øst har utarbeidet en forenklet registreringsmetode for å fange opp behov for tiltak knyttet opp mot minstestandarden.

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

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

Det er behov for å bytte ut mange brurekkverk, for at disse skal tilfredsstille dagens krav. Dette kan ofte gi særlige utfordringer, for eksempel grunnet vanskelig innfesting, krysløsninger tett på og smal vegbredde. Vegdirektoratet ser på muligheten for bru- og rekkverksdetaljer som viser forslag til hvordan slike utfordringer kan løses. Utbedring av brurekkverk vil inngå i det systematiske arbeidet med oppgradering av riksvegnettet for å redusere omfanget av alvorlige utforkjøringsulykker (jf. tilstandsmålet i kapittel 7.2.1).

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

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

Bruk av rekkverk er et viktig trafikksikkerhetstiltak der behovskriteriene for dette er oppfylt, men det forutsetter bruk av godkjente produkter og at monteringen utføres med høy faglig kvalitet. Trafikksikkerhetsforeningen[50] vil gjennomføre tiltak for å sikre kvaliteten på montering av rekkverk.

Oppfølgingstiltak:

105. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.
106. Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP med hensyn til utforkjøring.
107. Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.
108. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger

7.3.1 Tiltak for økt sikkerhet i tunneler

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har gjennom undersøkelse av de største tunnelbrannene i Norge påvist store mangler ved både utrustning og driftsforhold ved branner i lange ettløpstunneler. Mulighetene og tilretteleggingen for at trafikantene kunne utøve selvredning ved brann har vært begrenset i disse hendelsene, og forventningene fra trafikantene i slike situasjoner er ikke innfridd. Det er avgitt flere sikkerhetstilrådinger innen dette, som både er og vil bli fulgt opp i forbindelse med utbedring av tunneler.

Det er utarbeidet en strategi for ekstra tiltak i lange og bratte tunneler med forhøyet risiko for kjøretøybranner. Tiltakene er innarbeidet i ny *Håndbok N500 Vegtunneler (2016)* og innarbeides løpende i godkjenningen av tiltaksplaner for utbedring av tunneler. Det er også etablert et FoU-prosjekt som skal se på muligheten for å ta i bruk ny teknologi for å redusere risikoen for hendelser og ytterligere styrke mulighetene for selvredning, blant annet ved etablering av redningsrom. I tillegg er det gjort endringer i læreplanene for føreropplæringen, og det jobbes med en strategi for informasjonstiltak om kjøring i tunnel og hvordan man skal opptre ved brann og alvorlige hendelser i tunneler.

Tunnelsikkerhetsforskriften[51] for riksveger lengre enn 500 meter trådte i kraft i mai 2007. Formålet med forskriften er å forebygge og redusere konsekvensene av kritiske hendelser i vegtunneler. Forskriften omfatter totalt 224 tunneler med behov for tiltak, og ved inngangen til planperioden gjenstår utbedring av 173 tunneler. For nesten 30 tunneler som vil bli erstattet av nye veg- og tunnelløsninger, vil det bli gjort mindre tiltak, enten i påvente av at de legges ned sent i planperioden 2018-2029, eller i påvente av full utbedring før de blir omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg. For to av disse gjøres det ingen tiltak ettersom de erstattes av ny tunnel om forholdsvis kort tid.

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

51 Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikerhetsforskriften).

Av hensyn til den totale sikkerheten i tunnelene er det også viktig å utbedre forfall som har oppstått som følge av mangelfullt vedlikehold. For å unngå ulempene som trafikantene påføres ved å stenge tunneler i to omganger, og for å få til en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring, vil forfall bli utbedret samtidig med tiltak for å innfri kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Dette medfører økte kostnader. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kravene i forskriften ikke vil bli innfridd i alle tunneler innen den opprinnelige fristen i 2019. Fristen for utbedring av TEN-T tunnelene er tidligere utsatt til 2020/2021, og for de resterende riksvegtunnelene til 2022/2023[52]. Imidlertid har det vært nødvendig å forskyve gjennomføringsplanen for utbedring av tunneler ytterligere, i tråd med økte kostnader og de økonomiske rammene for perioden 2018-2023. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 er det lagt til grunn at 13 tunneler ferdigstilles etter 2023. I tillegg kommer tunneler som ferdigstilles etter 2023 på grunn av nye vegprosjekter.

Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveger m.m.[53] trådte i kraft i mai 2015. Den gjelder for tunneler lengre enn 500 meter med gjennomsnittlig døgntrafikk over 300 kjøretøy. Dette utgjør om lag 200 tunneler. Kravene tilsvarer det som gjelder for riksvegtunneler. Fristen for å tilfredsstille kravene i forskriften er 1/1-2020. For fylkeskommuner med mange tunneler kan det etter søknad til Vegdirektoratet gis forlenget frist med inntil fem år. Flere fylkeskommuner har fått godkjent forlenget frist. Staten opprettet i 2015 en ordning med årlige tilskudd til fylkeskommunene for å kompensere for merutgiftene som følge av forskriften.

Oppfølgingstiltak:

109. Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften, og de resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter vil i hovedsak være ferdig utbedret innen 2022/2023.

7.3.2 Tiltak for oppfølging av vegsikkerhetsforskriften

Vegsikkerhetsforskriften[54] trådte i kraft høsten 2011, og følger opp EU sitt direktiv om sikkerhetsforvaltning av infrastrukturen[55]. Forskriften gjelder for TEN-T vegnettet[56] og krever gjennomføring av trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalyser og trafikksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter, samt sikkerhetsrangering og sikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegnett. I tillegg stilles krav til behandling av data om ulykker og opplæring og godkjenning av *Trafikksikkerhetsrevisorer*. Vegsikkerhetsforskriften sikrer at trafikksikkerhet integreres i alle faser av planlegging, prosjektering og drift av veginfrastrukturen, og vil bidra til at det gjennomføres tiltak der behovet med hensyn til trafikksikkerhet er størst.

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

EU-direktivet om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen stiller krav om at det skal

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

53 Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.).

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

55 Europaparlamentets og Rådsdirektiv 2008/96/EF av 19. november 2008 om trafikksikkerhetskrav til veginfrastrukturen.

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

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

Oppfølgingstiltak:

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

7.3.3 Drift og vedlikehold

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

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

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

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

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

Ambisjonsnivået for drift og vedlikehold av fylkesveger og kommunale veger fastsettes av den enkelte fylkeskommune og kommune. Statens vegvesens *Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger* skal i utgangspunktet gi retningslinjer for

drift og vedlikehold av riksveger, men håndboka er tilrettelagt slik at standarden også kan brukes for fylkeskommunale og kommunale veger etter fylkeskommunenes eller kommunenes beslutning. Retningslinjene bygger på et solid faglig grunnlag, og bruk av standarden vil blant annet sikre at trafikksikkerheten ivaretas på en god måte.

7.3.4 Varsling og sikring av arbeid på/ved veg

En temaanalyse av dødsulykker i trafikken i forbindelse med arbeid på eller ved veg i perioden 2005-2009[57] viste at mangelfull varsling og/eller sikring av vegarbeidsområder var direkte årsak til 2/3 av ulykkene. Halvparten av de drepte var gående eller syklende, og det var en uforholdsmessig stor andel av ulykkene der tunge kjøretøy var involvert. I en nyere analyse er det sett spesielt på dødsulykker blant gående og syklende[58]. Hvert år omkommer i gjennomsnitt to fotgjengere/syklister i ulykker som kan sees i sammenheng med arbeid på eller ved veg, og analysen viser at barn under 16 år og eldre over 65 år er klart overrepresentert.

Statens vegvesen iverksetter tiltak for å øke kvaliteten på utførelsen av arbeidsvarsling. Det pågår et lovarbeid som blant annet skal gi hjemmel for krav om kompetanse. Dette innebærer at alle som utfører arbeid på veg vil måtte gjennomføre en test som dokumentasjon på at de har nødvendig kunnskap om arbeidsvarsling. Dette vil bli implementert våren 2019. Endringen vil bli fulgt opp gjennom reviderte normalbestemmelser for arbeidsvarsling og utarbeidelse av ny veileder.

Gjennomføring av skiltmyndighetskontroller er et annet viktig verktøy for å sikre høy kvalitet på gjennomføring av arbeidsvarsling. Statens vegvesen vil videreføre ambisjonen om at det hvert år skal gjennomføres minimum 100 kontroller av arbeidsvarsling i hver av etatens fem regioner. Det er i denne sammenhenge spesielt viktig å avdekke eventuelle feil og mangler som berører gående og syklende. Det vil bli utarbeidet nye normalbestemmelser for hvordan kontroll og sanksjoner skal gjennomføres, slik at kontrollene blir mer effektive og enhetlige.

Oppfølgingstiltak:

111. Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 skiltmyndighetskontroller av arbeidsvarsling per region.

7.3.5 Tiltak for å forhindre påkjørsler av vilt

Påkjørsler av dyr er et omfattende problem i trafikken, både med tanke menneskelige belastninger ved ulykkene og med tanke på dyrevelferd. De siste årene har i gjennomsnitt 1 – 2 personer blitt drept og 5 personer hardt skadd i ulykker med påkjørsel av vilt[59]. Videre blir om lag 6 000 hjortevilt drept av motorkjøretøy hvert år[60]. Hjortevilt som blir påkjørt, men som ikke dør av skadene, er ikke med i statistikken. Antall påkjørsler antas derfor å være betydelig høyere.

Prognosene viser at vi kan forvente økt trafikk på både veg og bane, og det vil fortsatt være store bestander av hjortevilt, tamrein og andre dyregrupper. Dyrepåkjørsler vil derfor fortsette å være en utfordring for samferdselssektoren. Målet i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er at antall dyrepåkjørsler på veg og bane skal reduseres i forhold til dagens nivå, på alle veg og banestrekninger.

57 Statens vegvesen: Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid - Basert på data av dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2009 (Region sør februar 2011).

58 Statens vegvesen rapport nr 680: Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg (Region sør august 2017).

59 Basert på data fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister STRAKS for 2007-2016. Det er betydelig usikkerhet knyttet til dataene.

60 Statistikk fra SSB. Registreringen av hjortehvilt som blir drept omfatter elg, villrein, hjort og rådyr.

Det er gjennomført mange ulike tiltak for å redusere antall påkjørsler. Det er likevel behov for mer kunnskap om når og hvor påkjørsler skjer, og hva som kan redusere sannsynligheten for slike ulykker. Statens vegvesen vil derfor utarbeide en erfaringsrapport, med en nærmere beskrivelse av ulike tiltak som er gjennomført i regi av etaten, og de erfaringene som er gjort. Problemet med dyrepåkjørsler løses best gjennom samarbeid mellom ulike aktører. Samferdselsdepartementet har derfor i NTP 2018-2029 bedt om at arbeidet med å redusere dyrepåkjørsler styrkes gjennom et tverrsektorielt samarbeid.

Oppfølgingstiltak:

112. Statens vegvesen vil utarbeide en erfaringsrapport, med en beskrivelse av ulike tiltak etaten har gjennomført for å forhindre påkjørsel av vilt, og de erfaringene som er gjort.

8. Intelligente transportsystemer (ITS)

8.1 Grunnlag for prioritering av ITS-tiltak

Det er ingen tvil om at den teknologiske utviklingen er en viktig grunn til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er dramatisk mye lavere enn for noen tiår siden. Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennom en oppsummering av norsk og internasjonal forskning funnet at sannsynligheten for å bli drept eller hardt skadd i en trafikkulykke er om lag 40 prosent lavere om du kjører en ny bil sammenliknet med en bil som er 10 år gammel. Bilenes passive sikkerhet har i gjennomsnitt økt med 4,2 prosent per år[61].

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

I planperioden 2018-2021 vil innsatsen derfor bli konsentrert innenfor to områder:
- Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur (samvirkende ITS) og for automatiserte kjøretøy (se kapittel 8.2).
- Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafikksikkerhetseffekt som er tilgjengelig i dag (se kapittel 8.3).

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

8.2.1 Tilstandsmål

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

Innsatsen innenfor dette området skal måles opp mot følgende tilstandsmål[62]:

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

Vi ser for oss at tilstandsmålet skal nås gjennom en utvikling der det utveksles data mellom vegkant, kjøretøy og vegtrafikksentral i sann tid. Dette skal bidra til økt trafikksikkerhet.

61 TØI rapport 1580/2017 Trafikksikkerhetseffekter av bilenes kollisjonssikkerhet, vekt og kompatibilitet (Alena Høye).

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

8.2.2 Tiltak for effektiv datautveksling mellom kjøretøy, infrastruktur og vegtrafikksentral

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

Infrastruktur for innsamling, bearbeiding og tilgjengeliggjøring av trafikkdata oppgraderes. Dette gir bedre datagrunnlag for analyser av belastning på vegnettet, fartsutvikling og sammensetning av trafikken.

Trafikkinformasjonstjenester og tjenester som samler inn sanntids værdata langs vegen skal videreutvikles. Sammen med bruk av kamera gir værdata grunnlag for bedre informasjon om værforholdene langs riks- og fylkesvegene i Norge.

Det arbeides kontinuerlig med å gjøre trafikkinformasjon tilgjengelig på et felles europeisk format (DATEX). Dette sikrer at vegmeldinger og sanntids trafikksikkerhetsrelatert veg- og trafikkinformasjon blir tilgjengelig på ett sted og på et standardisert og språkuavhengig format.

På mange vegstrekninger benyttes fritekstavler for å formidle trafikkinformasjon. Hensikten er å kunne nå fram med viktig informasjon til trafikantene på strategiske punkter i vegnettet, slik at viktig varsling av fare, trafikkinformasjon og omkjøringsalternativ kan formidles raskt og direkte. Bruk av fritekstavler og direkte meldinger til trafikanter om hendelser på vegnettet kan forebygge ulykker. Et eksempel er at varsling av kø kan redusere antall påkjørsler bakfra. Erfaringen med fritekstavler er god, og Statens vegvesen planlegger derfor etablering av flere tavler i alle regionene.

Statens vegvesen har utviklet en ny karttjeneste for veg- og trafikkinformasjon, med publikum og mobilbrukere som hovedmålgruppe. Det er planlagt å utvikle dette videre og etablere en løsning som gjør at brukerne kan gis mulighet for å abonnere på meldinger på en fast rute og få automatisk melding om kø og andre hendelser på denne ruten.

Vegtrafikksentralene er svært viktige for beredskapen og håndteringen av hendelser på det norske vegnettet. Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene gjennom blant annet å innføre enhetlige systemer for bedre beslutningsstøtte for trafikkstyring og driftsoppgaver. Det innføres også et telefonisystem som er integrert mot nødnett og som effektiviserer svartjenester, varslinger og samhandling med entreprenører, politi og redningsetater.

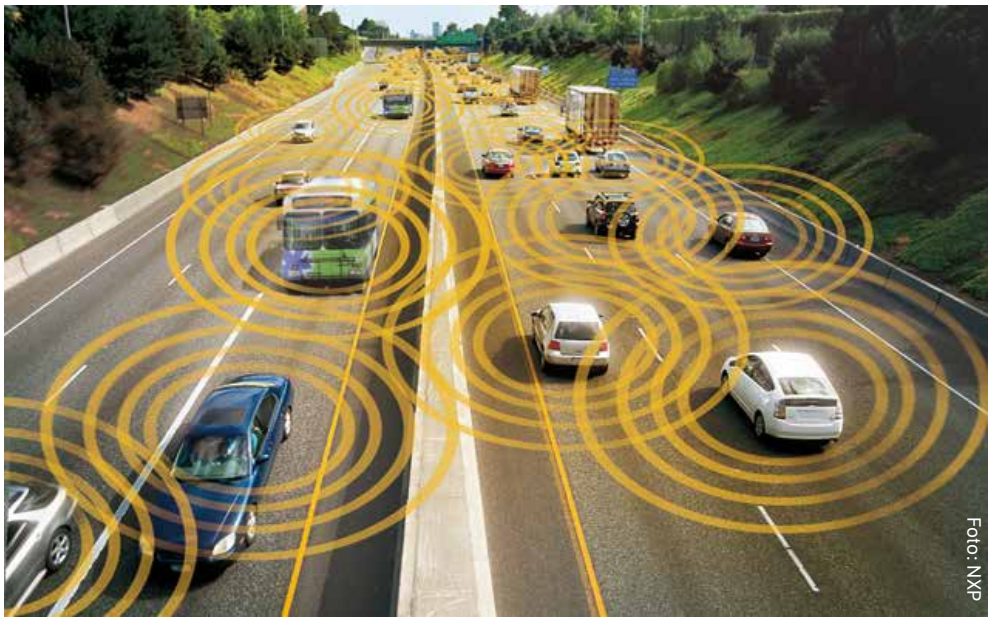
Oppfølgingstiltak:

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

8.2.3 Tiltak for tilrettelegging for automatiserte kjøretøy

ITS-piloter

Det vil i perioden bli gjennomført piloter for å teste ut hvordan samvirkende ITS og automatiserte transporter kan implementeres. Det er et mål at pilotene skal være



Illustrasjon av samvirkende ITS-løsninger

med på å tilrettelegge for et mer forutsigbart vegnett, blant annet gjennom å redusere omfanget av uønskede hendelser på vegnettet.

Et aktuelt tema for piloter er å teste ut selvkjørende tunge biler og hva slags infrastruktur som er nødvendig for automatiserte transporter. Videre er det ønskelig å prøve ut styrking av trygg næringstransport gjennom automatiserte og målrettede kontroller, samt hvordan tunnelsikkerhet kan ivaretas ved bruk av samvirkende ITS. Deling av sensordata fra kjøretøy vil for eksempel kunne gi sluttbruker tilgang til sanntidsinformasjon om tilstand på vegnettet og dermed kunne bidra til redusert ulykkesrisiko. I faktaboks 8.1 følger en omtale av et igangsatt prosjekt på E8 i Troms.

I byområdene vil aktuelle tema kunne være selvkjørende biler til og fra offentlig transport, mobilitet som tjeneste og samvirkende ITS. Slike tiltak skal gjøre det enklere å reise kollektivt og gjøre biltrafikk tryggere.

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

FAKTABOKS 8.1 – ITS pilotprosjekt på E8 i Troms (Aurora Borealis)

Strekningen på E8 fra Skibotn i Troms fylke til Kolari i Finland er i samarbeid mellom finske og norske myndigheter valgt som testområde for ITS i arktisk klima. Første fase omfatter testing av kjent teknologi, for eksempel sanntidsinformasjon om vær, føreforhold og trafikkulykker, automatisk skanning av kjøretøyets bremser og varsel om dyr eller andre hindre i vegbanen. Dette videreføres med testing av nye teknologiske løsninger og kjøretøy. Hensikten er å gjøre transporten tryggere, mer effektiv og miljøvennlig.

Automatiserte kjøretøy
Automatisk kjøring vil kreve at kjøretøy kommuniserer med hverandre og at de også kommuniserer med infrastrukturen, slik at kjøreforholdene alltid blir tatt hensyn til. Antagelsen er at samvirkende intelligente transportsystemer og automatisering reduserer eller eliminerer muligheten for førerne til å gjøre feil og dermed reduserer ulykkesrisikoen. I praksis er situasjonen langt mer kompleks, og vi ser for oss en lang overgangsperiode med betydelige trafikksikkerhetsmessige utfordringer (jf. faktaboks 8.2). Statens vegvesen vil vurdere hva innføring av ny kjøretøyteknologi vil medføre av endring i behov for kompetanse, både for nye og eksisterende førere.

Det er vedtatt og trådt i kraft et regelverk for å kunne prøve ut selvkjørende kjøretøy[63]. Hensikten er å legge til rette for utprøving innenfor trygge og sikre rammer. Videre utprøving vil gi bedre indikasjoner på hvilke fordeler vi kan forvente at teknologien bringer med seg. Det forventes at slik teknologi vil ha en positiv effekt på trafikksikkerheten i framtiden.

Internasjonalt arbeides det med å få på plass et permanent regelverk for automatiserte kjøretøy. Statens vegvesen vil bidra i det internasjonale regelverksarbeidet og arbeide for å sikre at regelverket ivaretar trafikksikkerheten.

FAKTABOKS 8.2 – Utfordringer ved automatisert kjøring

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

I praksis vil det være slik at overgangen til automatisert kjøring vil være flytende, og i en lang overgangsperiode vil vi ha et sammensatt trafikkbilde, med kjøretøy med ulik grad av automatisering. Førerstøttesystemer kan til en viss grad kompensere for førerfeil uten at føreren 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.

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

Oppfølgingstiltak:

114. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.
115. Statens vegvesen vil bidra i det internasjonale regelverksarbeidet og arbeide for at trafikksikkerheten ivaretas i regelverket knyttet til automatiserte kjøretøy.

63 Jf. LOV-2017-12-15-112 Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (ikrafttredelse 1/1-2018) og FOR-2017-12-19-2240 Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn (ikrafttredelse 1/1-2028).

8.3 Innsatsområde - Kjøretøyteknologi

8.3.1 Tilstandsmål

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

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

Innen 2022 skal:
- 25 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har automatisk nødbrems (AEB).
- 52 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har feltskiftevarsler.
- 25 % av trafikkarbeidet utføres av biler som har automatisk nødbrems som forhindrer kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB).

I faktaboks 8.3 er det gitt en nærmere beskrivelse av de tre innretningene som det er knyttet tilstandsmål til. Ambisjonsnivået for tilstandsmålene er en utbredelse som er svakt høyere enn det vi får ved en ren trendframskriving. Det betyr at vi forventer å måtte gjennomføre nye tiltak som bidrar til økt utbredelse.

FAKTABOKS 8.3 – Automatisk nødbrems (AEB), feltskiftevarslere og fotgjenger- AEB

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

Feltskiftevarslere er systemer som varsler føreren når bilen holder på å forlate kjørefeltet (unntatt når blinklys er aktivert og ved store rattutslag). Teknologien påvirker i hovedsak utforkjørings- og møteulykker. I 2017 antas at 39,2 prosent av trafikkarbeidet utføres av biler med feltskiftevarslere.

Fotgjenger-AEB er systemer som varsler føreren og setter i gang en nedbremsing av bilen ved nært forestående kollisjon med en fotgjenger eller syklist. Formålet er i hovedsak å redusere skadegraden ved slike påkjørsler. I 2017 antas at 14,4 prosent av trafikkarbeidet utføres av biler med fotgjenger- AEB.

Foto: European Transport Safety Council

Automatisk fartstilpassing.

8.3.2 Tiltak for å framskynde utbredelse av kjøretøyteknologi med god trafikksikkerhetseffekt

De tre viktigste tilnærmingene for å framskynde implementering av ny kjøretøyteknologi med god trafikksikkerhetsvirkning vil være følgende:

1. Markedets etterspørsel fremmer utvikling og implementering.
2. Myndigheters reguleringer og kravspesifikasjoner bidrar til å fremme implementering.
3. Bilavgiftene kan brukes bevisst for å fremme implementering av utstyr som har betydning for trafikksikkerhet.

Markedets etterspørsel

Markedets etterspørsel etter sikkerhet er en viktig driver for utvikling og implementering av teknologiske sikkerhetssystemer. Automatisk nødbrems (AEB), feltskiftevarsler og fotgjenger-AEB (se faktaboks 8.3) er eksempler på systemer med stor sikkerhetseffekt som ventelig vil være etterspurt i et marked, såfremt de er tilstrekkelig kjent. Det betyr at bevisst og målrettet informasjon vil være avgjørende for å nå tilstandsmålene i kapittel 8.3.1.

Myndigheters reguleringer

Ofte vil ikke markedspåvirkning være nok til å sikre ønsket utbredelse. Dette gjelder blant annet systemer som begrenser trafikantenes frihet og systemer der den enkelte trafikant ikke opplever den positive effekten direkte. I slike tilfeller har myndighetene en sentral rolle, med muligheter for å påvirke utviklingen gjennom reguleringer og kravspesifikasjoner. Imidlertid kan ikke Norge kreve strengere tekniske krav til kjøretøy enn hva EU gjør. Det er derfor viktig at Norge følger arbeidet i EU. Statens vegvesen vil delta og følge med på aktiviteten og utviklingen i internasjonale ekspertgrupper på områdene som sammenfaller med våre nasjonale interesser. Fartsgrenseassistent/fartsgrenseholder (ISA) og alkolås er eksempler på teknologiske innretninger som ikke vil få almen utbredelse uten gjennom reguleringer.

ECall er et eksempel på et sikkerhetssystem der sentrale myndigheter i EU har vedtatt implementering. Dette er et system som skal aktiveres automatisk, med oppkopling

til en nødmeldesentral, dersom kjøretøyet utsettes for påvirkninger som kan medføre personskade. ECall skal være standard i alle nye personbiler og lette varebiler som typegodkjennes i EU fra og med 31/3-2018. ECall vil redde liv og vil bli en ettertraktet trygghetstjeneste i vegtransportsektoren. Statens vegvesens virksomhet, med trafikkstyring, informasjon og hendelseshåndtering, vil få stor nytte av eCall. Regjeringen har besluttet at nødmeldinger i første omgang skal mottas av 110-sentralene (brann/redning). Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) er tillagt ansvar for å legge til rette for dette. Statens vegvesen vil bidra til at eCall og innføring av nødnett i vegvesenet utløser bedre samhandlingsrutiner mellom Statens vegvesen/Vegtrafikksentralene og nødetatene for håndtering av vegtrafikkulykker.

Bilavgifter

Bilavgiftene kan være en tredje og svært virkningsfull innfallsvinkel, slik vi har sett det i forbindelse med stimulering til kjøp av miljøvennlige kjøretøy. Dersom avgiftspolitikken brukes bevisst til å stimulere til innkjøp av mer trafikksikre kjøretøy, vil dette kunne gi raskere implementering av ny sikkerhetsteknologi, og dermed være et viktig bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde. I *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet* står det derfor at regjeringen vil vurdere trafikksikkerhetsaspektet i det videre arbeidet med bilavgiftene.

Bilavgiftene er et viktig tema i politikkutformingen, og Statens vegvesens rolle vil i første omgang være begrenset til å framskaffe et best mulig kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter ved endringer i avgiftssystemet.

Oppfølgingstiltak:

116. I samsvar med *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet*, vil Statens vegvesen bidra til å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter av avgiftspolitikken.

9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

9.1 Grunnlag for prioritering av organisatoriske tiltak i offentlig og privat sektor

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

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

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

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

9.2 Innsatsområde – Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

9.2.1 Tilstandsmål

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

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

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

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

TABELL 9.1 – Utdypende indikatorer for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Utdypende indikatorer	Tilstand i 2017
Antall kommuner som har gyldig trafikksikkerhetsplan	220 [A]
Antall kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune* [B]	-

A Antall kommuner som per januar 2018 har trafikksikkerhetsplan som er gyldig i 2018.
B Ordningen med regodkjenning har foreløpig ikke trådt i kraft.

9.2.2 Tiltak for oppfølging av Barnas transportplan

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det for første gang et eget kapittel om *Barnas transportplan*. Dette er en oppfølging av et stortingsvedtak[64] og inngikk ikke som en del av transportetatenes ordinære utrednings- og planprosess. *Barnas transportplan* inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafikksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafikksikkerhet i barnehage og skole (se faktaboks 9.1). På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen, jf. kapitlene 5.2 og 5.3.

Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre relevante aktører har et ansvar for å arbeide for at barn og unge ivaretas i overordnede styringsdokumenter som gir rammer for trafikksikkerhetsarbeidet, blant annet ved rullering av Nasjonal transportplan. Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan føringene i *Barnas transportplan* kan følges opp på regionalt og lokalt nivå.

Barn og unge har en lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling. Dette ivaretas i dag gjennom diverse kartleggingsprosesser. Mange fylkeskommuner og kommuner har etablert *Ungdommens fylkesting* og *Barnas kommunestyre* for å gi aldersgruppen mulighet til å påvirke i saker som gjelder egne levekår. Det er viktig at disse foraene er aktive ved behandling av saker som gjelder barn og unges trafikksikkerhet.

FAKTABOKS 9.1 – Noen hovedpunkter fra Barnas transportplan (kapittel 7 i *Meld. St. (2016-2017) NTP 2018-2029*)

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

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

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

Oppfølgingstiltak:

117. Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan føringene i *Barnas transportplan* kan følges opp på regionalt og lokalt nivå.
118. Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/ Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn og unge.
119. Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* og andre relevante medvirkningsarenaer til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.

9.2.3 Tiltak for oppfølging av regionale og kommunale planer og avtaler

Fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsplaner
Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. I mange fylker skal disse planene revideres fra 2018, parallelt med utarbeidelse av ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet.

Tidligere undersøkelser viser at det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i rundt 96 prosent av alle kommuner. Imidlertid er mange av planene av eldre dato, der gyldig planperiode er utgått, uten at planen er revidert. Planperioden er i de fleste tilfeller fire år, men strekker seg i enkelte kommuner opp til ti år. Per januar 2018 hadde 220 av 423 kommuner (dvs. 52 prosent) trafikksikkerhetsplan som er gyldig i 2018.

Statens vegvesen sin veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner[65] vil bli revidert, og vil ha større fokus på at planene skal dekke hele bredden av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Revisjonen vil skje i nært samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene.

Areal- og transportplanlegging
Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafikksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

For å øke trafikksikkerheten, bør veg- og transportplanleggere og beslutningstagere:
- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikantgrupper.
- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklister og kollektivreisende.
- Utvikle og bygge gateløsninger med blandet trafikk på de gående og syklende sine premisser.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.
- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantgruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

65 Statens vegvesen: Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Innsigelse er et mulig virkemiddel dersom trafikksikkerhet ikke tas tilstrekkelig hensyn til i kommuneplaner og reguleringsplaner. Statens vegvesen har utarbeidet en ny veileder for etatens bruk av innsigelse i arealplanleggingen[66]. I veilederen klargjøres Statens vegvesens rolle, både som sektormyndighet og som forvalter av riks- og fylkesvegnettet, og de hensynene Statens vegvesen har ansvar for å ivareta. Trafikksikkerhet er et viktig tema i veilederen.

Bymiljø-/byvekstavtaler

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det lagt til grunn en betydelig satsing i de ni byområdene[67] som er aktuelle for bymiljø-/byvekstavtaler. Dette er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for alternativer til privatbil. Det er inngått avtaler med Trondheim/Sør-Trøndelag, Oslo/Akershus, Bergen/Hordaland og Nord-Jæren, og det er aktuelt å starte forhandlinger med Kristiansandsområdet, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø i 2018.

Som det framgår av tabell 6.1 i kapittel 6.1 er det forbundet med betydelig høyere risiko å gå eller sykle sammenliknet med å kjøre bil. Samtidig er det klart slått fast i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* at: «*Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister*». Dette gir oss en betydelig utfordring.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

66 Statens vegvesen: Nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor Statens vegvesens ansvarsområde – veileder for Staten vegvesens bruk av innsigelse i arealplanleggingen (2018).

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

I kapittel 6.2 er det redegjort for viktige tiltak som skal bidra til å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadde som fotgjenger og syklist. Men det er også nødvendig at trafikksikkerhet inngår som en viktig forutsetning i all areal- og transportplanlegging i de ni byområdene, og at det gjøres en analyse av hvordan nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. Blant annet må det legges opp til en arealutvikling som reduserer det samlede transportbehovet.

Folkehelsearbeidet
Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene.

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

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid
I de fleste fylker er det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom et politisk oppnevnt trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg til politikere er det rådgivende medlemmer fra de mest sentrale trafikksikkerhetsaktørene, som for eksempel Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunen, fylkesmannen og Statens vegvesen. En av de viktigste oppgavene til FTU er å legge til rette for økt samarbeid og synliggjøring av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Utvalget samarbeider i mange fylker tett med kommuner og frivillige organisasjoner, og er pådriver for gjennomføring av lokale trafikksikkerhetstiltak. I vedlegg 2 er det gitt en nærmere beskrivelse av organiseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylket.

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

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

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

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

Oppfølgingstiltak:

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

9.2.4 Godkjenningsordninger og trafikksikkerhetskunnskap hos ansatte

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk (faktaboks 9.3). En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Kriterier for regodkjenning vil foreligge i 2018.

Per 1/1-2018 var 61 kommuner og 1 bydel godkjent som *Trafikksikker kommune*[68]. Som det framgår av tilstandsmålet i kapittel 9.2.1, er det en ambisjon at 125 kommuner skal være godkjent innen 1/1-2022. De fylkeskommunale samferdselssjefene anbefaler at alle kommuner godkjennes (jf. faktaboks 9.2), men det er ikke satt mål for når dette skal være gjennomført.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag fra Trygg Trafikk og Statens vegvesen utviklet en mal for evaluering av *Trafikksikker kommune*, basert på testing av tre godkjente kommuner med ulik fartstid[69]. Malen skal kunne brukes til regodkjenning.

FAKTABOKS 9.3 - Kriterier for Trafikksikker kommune

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

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

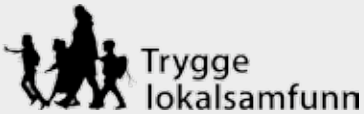
De fylkeskommunale samferdselssjefene har anbefalt at godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* utvides til også å omfatte regionalt nivå (jf. faktaboks 9.2). Kriterier for *Trafikksikker fylkeskommune* vil foreligge i 2018, og målet er at disse skal sikre at fylkeskommunene arbeider systematisk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

68 Opptelling ut fra gjeldende kommunestruktur per 1/1-2018.

69 TØI rapport 1598/2017 Utvikling av mal for evaluering av Trafikksikker kommune (Tor-Olav Nævestad, Astrid Helene Amundsen, Beate Elvebakk, Karen Ranestad).

Trygge lokalsamfunn er en godkjenningsordning utviklet av Skadeforebyggende forum, som skal bidra til et systematisk, helhetlig og langsiktig skadeforebyggende arbeid på lokalt nivå (se faktaboks 9.4). Ordningen involverer store deler av kommunen og brede lag av befolkningen, og motiverer til samarbeid på tvers av tradisjonelle skillelinjer. Per 1/1-2018 er 23 kommuner, 1 bydel og 2 fylkeskommuner godkjent som *Trygge lokalsamfunn*. Godkjenning som *Trafikksikker kommune* kan inngå som trafikksikkerhetsdelen av *Trygge lokalsamfunn*.

FAKTABOKS 9.4 – *Trygge lokalsamfunn*



Trygge lokalsamfunn er et veiledningskonsept og et verktøy som skal effektivisere, systematisere og forenkle kommunens arbeid med ulykkesforebygging, og sette kommunale oppgaver innenfor sikkerhet og folkehelse inn i en samlet helhet. Den norske modellen er en nasjonal tilpasning av den internasjonale ordningen *Safe Communities*.

Modellen består av trinnvis framdrift og rapporteringsverktøy for å få skadeforebyggende arbeid inn i kommunenes planverk. Modellen bygger på politisk og administrativ forankring og samarbeid mellom kommunens eksisterende strukturer. Modellen er tilpasset norsk lovverk ved plan- og bygningsloven og folkehelseloven.

En stor andel av de ansatte i kommuner og fylkeskommuner vil ha befatning med trafikksikkerhet i arbeidstiden, enten ved at de selv ferdes i trafikken, eller gjennom å håndtere trafikksikkerhetsrelaterte spørsmål. Det er derfor viktig at de ansatte gis grunnleggende kunnskaper om trafikksikkerhet, og at det blir formidlet at det forventes at de som kommunenes/fylkeskommunenes representanter viser gode holdninger i trafikken. Trygg Trafikk vil samarbeide med Kommunenes Sentralforbund (KS) og Statens vegvesen om å utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

Oppfølgingstiltak:

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

9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert

9.3.1 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter

En stor andel av trafikkarbeidet på norske veger er arbeidsrelatert, og for mange arbeidstakere utgjør ferdsel i vegtrafikken en av de største risikofaktorene i arbeidstiden. Studier[70] viser at 36 prosent av alle dødsulykker i Norge involverer sjåfører i arbeid. Det er derfor viktig at virksomheter setter fokus på trafikksikker kjøring.

ISO-standarden «NS-ISO 39001» er et viktig verktøy for å sikre et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter. Trygg Trafikk vil fortsatt bistå Teknologisk institutt i sertifisering av bedrifter. Sertifisering etter ISO 39001 kan oppfattes som svært omfattende, og det er derfor utviklet enklere verktøy. Et eksempel er Norges Lastebileier Forbund sitt kvalitetssystem (KMV), som er tilpasset behovet i medlemsbedriftene. For bedrifter som har KMV vil en eventuell senere ISO-sertifisering bli betydelig forenklet og bidra til ytterligere fokus på trafikksikkerhet (se kapittel 6.4.2).

Som en del av Statens vegvesens FoU-program BEST (jf. kapittel 2.3.6), har Transportøkonomisk institutt (TØI) utviklet en trinnvis tilnærming til sikkerhetsstyring, den såkallte *Sikkerhetsstigen*[71]. *Sikkerhetsstigen* er i utgangspunktet utviklet med tanke på godstransportbedrifter, men vil ha stor overføringsverdi med tanke på bruk i andre virksomheter der det utføres mye transport.

Stigen består av fire trinn:
Trinn 1 – Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet
Trinn 2 – Oppfølging av førers fart, kjørestil og bilbeltebruk
Trinn 3 – Fokus på arbeidsrelaterte faktorers betydning for trafikksikkerhet
Trinn 4 – System for sikkerhetsledelse (for eksempel ISO 39001)

På bakgrunn av forskning antas at de laveste trinnene er enklest å gjøre noe med, og at de har størst effekt. Virksomheter som i utgangspunktet ikke fokuserer på organisatoriske trafikksikkerhetstiltak bør derfor starte på det første trinnet og arbeide seg oppover. Det vil i planperioden bli arbeidet videre med sikte på at relevante virksomheter skal ta *Sikkerhetsstigen* i bruk.

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

Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Norges Lastebileier Forbund, NHO Logistikk og Transport m.fl. vil informere om, og øke bruken av, *Veileder for bestilling av transporttjenester*[72], utgitt av «*Treparts bransjeprogram for transport*». Prosjektet *Trygg Trailer* og informasjonsbrosjyren *Truckers Guide* er andre viktige initiativ som skal bidra til å sikre høyere bevissthet om trafikksikkerhet i transportbransjen (se også omtale under kapittel 6.4.2 om transport med tunge kjøretøy).

70 TØI rapport 1269/2013 Trafikkulykker ved kjøring i arbeid - en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer (Tor-Olav Nævestad, Ross Owen Phillips)

71 TØI-rapport 1484/2016 Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring? (Tor-Olav Nævestad)

72 Treparts bransjeprogram transport 2017: Veileder for bestilling av transporttjenester. Godstransport. Utgitt av Arbeidstilsynet.

10. Straff og førerett

10.1 Etterforskning og straffesaksbehandling

Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet trekker fram pålitelig registering av ulykkesdata og gode databaser som viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Politiets etterforskning danner grunnlaget for ulykkesdataene. Riktig og utfyllende data innhentet gjennom etterforskningen av trafikkulykker er derfor svært viktig for å øke kunnskapen om handlingsforløp og konsekvenser. Politiet vil i planperioden arbeide for bedre innsamling av ulykkesdata fra alvorlige trafikkulykker.

God straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at straffereaksjonen blir riktig. Da oppnår man en almen- og individualpreventiv effekt, som igjen kan bidra til å redusere trafikklovbrudd og alvorlige ulykker.

En rapport fra riksadvokaten i 2015[73] avdekket feil og mangler ved politiets etterforskning av alvorlige ulykker i trafikken. Denne rapporten ble umiddelbart fulgt opp av Riksadvokaten, først i brev av 18/1-2016 som gir foreløpige føringer og avklaringer om etterforskning av alvorlige trafikkulykker. I brev av 11/8-2017[74] følges rapporten opp endelig, og riksadvokaten gir her direktiver for den kvalitet og standard politiet skal forholde seg til i etterforskning av alvorlige trafikkulykker.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt farlig bevisst kjøreatferd, er blant riksadvokatens prioriterte saksområder. Dette følger av riksadvokatens årlige prioriteringsskriv til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen.

Politidirektoratet har, i samarbeid med riksadvokaten, ledet arbeidet med å utarbeide en handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet (2016)[75]. Formålet med *«etterforskningsløftet»* er blant annet økt kvalitet og effektivitet i politiets etterforskning. Som en del av dette arbeidet vil politiet arbeide for å heve UP-mannskapenes kompetanse innen straksetterforskning ved alvorlige trafikkulykker.

Oppfølgingstiltak:

130. Politiet vil gjennom prosjektet *etterforskningsløftet* heve kvalitet og effektivitet i etterforskningen av trafikklovbrudd og alvorlige vegtrafikkulykker.

73 Riksadvokaten (2015). Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikksaker. Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015.

74 Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «Dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikksaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten».

75 Politidirektoratet 2016: Handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet.

10.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

Utrykningspolitiet (UP) gjennomførte en analyse av alvorlige trafikkulykker i 2012 for å få mer kunnskap om hvem som var tidligere straffet. Studien viste at 35 prosent av førerne som ble identifisert som «gjerningspersoner» var tidligere straffet, de fleste for trafikale forhold. To tredeler av gjerningspersonene var straffet for mer enn én overtredelse, det være seg trafikale eller andre overtredelser. Analysen viste også at det var en sammenheng mellom graden av uaktsomhet vist i ulykken og om gjerningspersonen var tidligere straffet[76].

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Politiet vil fortsette å vie disse høyrisikovillige førerne ekstra oppmerksomhet i kontrollvirksomheten ved bruk av kunnskap, metoder (for eksempel ANPR[77] og Dräger DrugTest5000[78]), tilbakekall av retten til å kjøre bil m.m.

10.3 Tiltak innen førerett

Nye helsekrav for førerkort (vedlegg 1 til *førerkortforskriften*) trådte i kraft 1/10-2016. Helsekravene er nå i det vesentligste i samsvar med tidligere dispensasjonsgrenser. Dette har ført til at langt flere kan få helseattest hos fastlegen uten å måtte søke fylkesmannen om dispensasjon fra helsekravene. Samtidig gir de nye reglene mindre rom for legens skjønn og dermed større grad av likebehandling. Imidlertid er forvaltningssystemet knyttet til førerkortsaker fortsatt komplekst, og det er behov for forenklinger. Helsedirektoratet, Direktoratet for e-helse, Politidirektoratet og Statens vegvesen har derfor igangsatt et arbeid med å gjennomgå de ulike aktørenes roller og samhandling, inkludert en vurdering av endring av § 34 i vegtrafikkloven[79]. Det vil også bli sett nærmere på muligheten for å få til forenklinger med hensyn til digital utveksling mellom etatene.

Helsedirektoratet har et veiledningsansvar overfor fylkesmennene. Blant annet blir det arrangert førerkortmøter en til to ganger i året for representanter for fylkesmennene, hvor aktuelle tema blir gjennomgått og problemstillinger svart ut. Fylkesmennene har igjen et veiledningsansvar overfor fastlegene.

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

Oppfølgingstiltak:

131. Helsedirektoratet, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet med hensyn til helseattest og digital datautveksling.

76 Utrykningspolitiets temahefte nr. 4/2017: På hjul inn i statistikken – En studie av gjerningspersoner og ofre i alvorlige ulykker i trafikken.

77 Automatisk kjennemerkegjenkjenning - Kamerasystem for gjenkjenning av bilskilt/kjennemerker som brukes i forbindelse med kontrollvirksomhet.

78 Analyseinstrumenter for avdekking av annen rus enn alkohol.

79 Vegtrafikklovens § 34 omhandler bestemmelser vedrørende tilbakekalling av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlige forhold.

11. Bedre skadebehandling

11.1 Tidlig varsling og førstehjelp

Tidlig varsling til medisinsk nødtelefon 113 bidrar til å redde liv og begrense varig helseskade ved alvorlige sykdoms- og skadetilstander. Medisinsk nødtelefon 113 bemannes av spesialtrenet helsepersonell som umiddelbart vurderer situasjonen, gir råd og veiledning til publikum og varsler aktuelle ressurser enten dette er bil- eller båtambulanse, luftambulanse, legevakt, og ved behov også politi-, brann- og redningstjenesten.

I tillegg til tidlig varsling av 113 er enkle livreddende førstehjelpstiltak fra publikum avgjørende for utfallet, både ved alvorlig sykdom og skade. På oppdrag fra Helse- og omsorgsdepartementet har Helsedirektoratet utarbeidet en strategi for en nasjonal førstehjelpssatsning[80]. Strategien beskriver hovedlinjene i den nasjonale dugnaden «*Sammen redder vi liv*», som skal bidra til å mobilisere publikum som akuttmedisinsk ressurs. En slik mobilisering skal muliggjøres gjennom en modell for livslang førstehjelpsopplæring som starter i barnehagen, videreføres i skolen, i førerkortopplæringen, i arbeidslivet, og sist men ikke minst også etter at man går ut av arbeidslivet. Målet er å kvalifisere befolkningen til å identifisere alvorlige skader og tidlige tegn på hjertestans, hjerteinfarkt og hjerneslag, for å sikre tidlig varsling av medisinsk nødnummer 113. Videre skal befolkningen kunne iverksette livreddende førstehjelpstiltak fram til ambulanse eller lege er framme ved et ulykkessted. Det vil også bli utarbeidet egne tiltak rettet mot selve førerkortopplæringen for alle førerkortklassene. Helsedirektoratet leder og koordinerer den nasjonale førstehjelpsatsingen, som involverer en rekke offentlige, ideelle og frivillige organisasjoner, næringsliv, og pasient- og brukerorganisasjoner.

Oppfølgingstiltak:

132. Helsedirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen «*Sammen redder vi liv*» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

Foto: Jan Fredrik Frantzen, UNN

«Ring 113 når det er akutt og står om liv»

80 Helsedirektoratet: Nasjonal dugnad for å redde liv ved hjertestans og andre akuttmedisinske tilstander utenfor sykehus – Strategi (rapport IS-2702).

11.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akutt-medisinske kjede

Fra utgangen av 2018 vil det være mulig å innhente geografisk informasjon (GPS-data fra ambulansetjenesten) på alle ambulanseoppdrag, herunder ulykker på veg. Dataene kan anonymiseres og vil trolig framstilles på flere måter til bruk i arbeidet med å få oversikt over hvor og til hvilke tider av døgnet ambulansetjenesten blir tilkalt til hendelser, herunder trafikkulykker. Gjennom å systematisere samarbeidet mellom helsemyndighetene, vegmyndighetene, politiet og kommunene kan datagrunnlaget brukes til forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

Helsedirektoratet har utarbeidet *Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten*[81] Rapporten inneholder oversikt over de koder og dataelementer som vil bli gjort til gjenstand for nasjonal innrapportering til Norsk Pasientregister (NPR) (jf. kapittel 2.3.1). Koding av skader og ulykker i trafikken vil omfattes av dette. Helseforetakene vil bli rapporteringspliktige medio 2018. Innsamling av data vil forvanskes av manglende elektronisk registrering. Det er imidlertid igangsatt et arbeid med å innføre en elektronisk pasientjournal i ambulansetjenesten. Helsemyndighetene vil følge dette opp gjennom dialog med de regionale helseforetakene og Helse- og omsorgsdepartementet.

81 Helsedirektoratet: Nasjonalt datasett for ambulansetjenesten (rapport IS-2476).

12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

12.1 Behov for framtidig FoU innenfor trafikksikkerhet

Regjeringen har i *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* lagt til grunn et høyt ambisjonsnivå for trafikksikkerhetsarbeidet, med et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Tiltaksplanen viser de viktigste tiltakene de neste fire årene, som skal bidra til at vi får en progresjon i samsvar med etappemålet (jf. figur 1.1 i kapittel 1.3). Men vi vil aldri nå etappemålet for 2030 dersom vi de påfølgende årene, fra 2022 til 2029, utelukkende viderefører tiltak basert på dagens kunnskap.

Tre utfordringer peker seg ut som særlig viktige:
- Hvordan redusere antall drepte og hardt skadde i by- og tettstedsområder, samtidig med at vi får en kraftig økning i antall gående og syklende?
- Hvordan redusere omfanget av bevisste brudd på vegtrafikklovgivningen (rus, fartsovertredelser osv.)?
- Hvordan utnytte nye teknologiske muligheter til å forbedre trafikksikkerheten?

Dette er spørsmål vi ikke har fullgode svar på i dag, og som forutsetter mer kunnskap. Vi ser derfor for oss at dette vil være de tre viktigste områdene for trafikksikkerhetsrettet FoU de kommende årene.

By- og tettstedsområder
De siste ti årene har en økende andel ulykker med drepte og hardt skadde skjedd på veger innenfor tettbygd strøk (fartsgrense 50 km/t eller lavere). Ulykker som hovedsakelig skjer i by- og tettstedsområder, som ulykker med gående og syklende, har dermed blitt en økende del av utfordringsbildet. Samtidig har regjeringen satt som mål at all videre vekst i persontrafikken i de ni største byområdene skal skje ved økt antall gående, syklende og kollektivreisende (nullvekstmålet). Basert på offisiell ulykkesstatistikk er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km 13 ganger høyere for syklister og 8 ganger høyere for fotgjengere, sammenliknet med bilførere (jf. tabell 6.1 i kapittel 6.1). Den reelle forskjellen er trolig betydelig større, da det er påvist at underrapporteringen av eneulykker på sykkel er svært høy, mens eneulykker med fotgjengere ikke er definert som «*trafikkulykke*» og dermed utelatt i ulykkesstatistikken.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* er det satt som ambisjon at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til at flere gående og syklende blir drept eller hardt skadd. Dette krever økt kunnskap om trafikksikre løsninger i byer og tettsteder.

Aktuelle problemstillinger som bør sees nærmere på er:
- Kunnskap om hvordan omfanget av eneulykker med syklister og fotgjengere kan reduseres.
- Bedre kunnskap om underrapportering og om de reelle samlede kostnadene som følge av ulykker med gående og syklende.
- Bedre kunnskap om ulykkessituasjonen i de ni største byområdene, som grunnlag for å følge utviklingen etter gjennomføring av tiltakene som framgår av bymiljø-/byvekstavtalene.
- Helhetlige løsninger i byer og tettsteder, der både trafikksikkerhet, luftkvalitet og tilgjengelighet er godt ivaretatt for alle trafikanter og beboere.
- Ulykkesutviklingen for elsykler, med særlig fokus på utfordringer for eldre elsyklister.

Bevisste brudd på vegtrafikklovgivningen
Trafikantenes regeletterlevelse har avgjørende betydning for trafikksikkerheten, og for muligheten til å nå det ambisiøse etappemålet for drepte og hardt skadde innen 2030. En del trafikanter har en svært risikofylt atferd, og bryter bevisst trafikkreglene. Disse trafikantene er vanskelig å nå med tradisjonelle trafikksikkerhetstiltak. I tillegg til aktiv kontrollvirksomhet på vegnettet, vil det derfor være nødvendig med ny kunnskap og nye aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

Aktuelle problemstillinger som bør ses nærmere på er:
- Hvordan skape forståelse og aksept i befolkningen for tiltak som begrenser individers valgfrihet i trafikken? Resultater fra FoU programmet BEST (se kapittel 2.3.6) viser at trafikksikkerhetseksperter og befolkningen støtter mange slike tiltak, både dem som beskytter trafikanten selv, og dem som beskytter andre trafikanter[82].
- Bruk av automatisk trafikkontroll i tettbygd strøk. Dette er ønsket av skoler og kommuner for å senke hastigheten langs veger med mange skolebarn. Tiltaket bør utredes i løpet av planperioden, med testing langs utvalgte strekninger i eksempelvis et pilotprosjekt.
- Hvordan innrette kontrollvirksomheten mest mulig effektivt? Politiet har begrensede ressurser til å følge opp kontrollvirksomheten langs vegene. Samtidig har Statens vegvesen opprettet en egen *Krimseksjon*, som skal avdekke kriminell aktivitet på trafikant- og kjøretøyområdet. Hva slags potensiale ligger her?
- Hvordan arbeide mot ruspåvirket kjøring? Det er behov for å se nærmere på nye rusmidler, endringer i rusbruk i ulike aldersgrupper og konsekvenser av dette for framtidig trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg er det behov for mer kunnskap om effekter av bruk av alkolås. Se også kapittel 4.3.2.

Trafikksikkerhet og ny teknologi
Teknologiutviklingen har bidratt til økt trafikksikkerhet, og vil framover være sentral i arbeidet med å oppnå ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Utviklingen av ny teknologi i transportsektoren skjer svært raskt, også på kjøretøyområdet, og vil prege transportsystemet vårt i nær framtid. Automatiserte kjøretøy kan sees på som en av tre pågående og nyskapende trender innen transport. De to andre er elektrifisering og delingsøkonomi. Disse trendene påvirker hverandre og kan medføre en radikal omforming av transportsektoren.

For å sikre at trafikksikkerheten ivaretas og at den positive trenden opprettholdes, er det viktig at utviklingen og implementeringen av automatiserte kjøretøy skjer under kontrollerte forhold. Kontinuerlig forskning og kunnskap om konsekvenser av automatisering vil derfor være avgjørende.

Aktuelle problemstillinger som bør sees nærmere på er:
- Hvilke positive effekter og muligheter ligger i økende automatisering i kjøretøy? Det antas at dette på sikt vil bidra til mer effektiv trafikkavvikling, økt mobilitet, mer miljøvennlig transportsektor og ytterligere forbedre trafikksikkerheten.
- Hvilke utfordringer kan den teknologiske utviklingen og automatiseringen gi? Det Europeiske forskningsrådet for transport (European Road Transport Research Advisory Council, ERTRAC[83]) har identifisert hele 11 overordnede områder der tiltak, forskning og utviklingsarbeid må settes inn for å kunne inkludere automatisert transport. Dette viser kompleksiteten av automatisering og hva som må gjøres på kort og lang sikt for å sikre vellykket implementering og forventet positiv effekt.
- Hvordan vil automatiserte kjøretøy påvirke transportsektoren? Dette vil være

82 TØI rapport 1491/2016 På rett vei: Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og partenalisme? (Beate Elvebakk, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tom Erik Julsrud).

83 ERTRAC 2017: Automated Driving Roadmap.

avhengig av når kjøretøy med ulik automatiseringsnivå er tilgjengelig og graden av implementering. Det vil trolig bli en lengre stegvis utvikling fram mot en fullautomatisert transportsektor. Man kan derfor anta at trafikken i en periode vil bestå av både eldre og nye kjøretøy med ulike grader av automatisering.

Virkninger av trafikantrettede tiltak

Trafikantatferd vil være et sentralt tema innenfor alle de tre hovedområdene som er omtalt i teksten over. Vi har relativt gode kunnskaper om trafikksikkerhetsvirkninger av endret trafikantatferd, for eksempel økt overholdelse av fartsgrenser og redusert omfang av ruspåvirket kjøring. Det er imidlertid behov for å utvikle et bredere kunnskapsgrunnlag om hva som påvirker trafikantatferden, og i neste omgang hvilke trafikksikkerhetsvirkninger vi kan forvente av ulike trafikanttiltak. Dette gjelder blant annet tiltak innenfor opplæring i barnehage og skole, kampanjer og målrettede tiltak for å endre atferd hos trafikanter med høy risiko i trafikken. Det er behov for stor grad av tverrfaglighet i forskningen, med bidrag fra blant annet neurovitenskap, pedagogikk og psykologi.

Tverretatlig forum for forskning innen trafikksikkerhet

I dag gjennomfører flere aktører FoU med relevans for trafikksikkerhetsarbeidet, og det forutsettes at dette vil bli videreført. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å etablere et tverretatlig forum for å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafikksikkerhet[84]. Forumet vil bli etablert i 2018, og skal bidra til økt målrettet kunnskapsutvikling og felles forståelse for framtidige utfordringer. Utfordringer knyttet til by- og tettstedsområder, brudd på vegtrafikklovgivningen og teknologiutvikling forventes å stå sentralt i forumet sitt arbeid. Foruten Statens vegvesen skal forumet ha faste deltakelse fra Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Statens havarikommisjon for transport (SHT).

Oppfølgingstiltak:

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

84 Brev fra Samferdselsdepartementet datert 2/10-2017 om Opprettelse av tverretatlig forum for forskning på trafikksikkerhet – Oppfølging av Meld. St. 40 (2015-2016).

12.2 Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata

Registrering av trafikkulykker
Statens vegvesens STRAKS-register inneholder informasjon om politirapporterte vegtrafikkulykker, og er et avgjørende grunnlag for utarbeidelse av statistikk, fastsettelse av trafikksikkerhetsmål, prioritering av tiltak og gjennomføring av ulike analyser.

Statens vegvesen har igangsatt et arbeid med å revidere STRAKS-registeret. I fase 1 av prosjektet, overføres registeret til ny teknologisk plattform. I tillegg arbeider Statens vegvesen med å få en avtale med SSB om å få oversendt registreringsnummer på kjøretøy. Dette vil gjøre det mulig å hente korrekt informasjon om kjøretøyene fra Norsk kjøretøyregister, og skaffe til veie mer informasjon om kjøretøyene som er involvert i trafikkulykker enn det dagens STRAKS-løsning gir. Planen er at det nye trafikkulykkesregisteret i Statens vegvesen skal være klar til bruk i løpet av 2019. For å imøtekomme krav i personvernforordningen som trer i kraft i 2018, arbeides det med å skaffe et tilfredsstillende hjemmelsgrunnlag for Statens vegvesen sin behandling av ulykkesdata.

I senere faser av prosjektet er det behov for å se på muligheten for ytterligere å forbedre datakvaliteten. Det vil blant annet bli arbeidet med:
- Reviderte retningslinjer for politiets rapportering av vegtrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet.
- Lovhjemmel for å kunne motta skadedata fra helsemyndighetene. Skadegrad på involverte personer bør rapporteres fra helsemyndighetene for korrekt klassifisering, og med et kodeverk som eventuelt gjør at Norge skal kunne rapportere på skadegrad i henhold til felles definisjon i EU (AIS [85]).
- Å vurdere andre kilder for rapportering av vegtrafikkulykker, slik at dagens underrapportering kan reduseres. Det er i dag et betydelig problem med underrapportering av blant annet sykkelulykker og ulykker med lettere skadde. Helsedata kan bidra til å øke rapporteringen av slike ulykker i de tilfellene hvor politiet ikke er involvert. Samtidig er det en utfordring med lav rapporteringsgrad og varierende datakvalitet i skadedelen av Norsk pasientregister (NPR).
- Kobling av UAG-databasen[86] og det nye trafikkulykkesregisteret i Statens vegvesen.

Statens vegvesen vil lede arbeidet med å utrede disse problemstillingene, og vil trekke inn Helsedirektoratet, politiet og andre relevante aktører ved behov.

Ulykkesanalysegruppene (UAG)
Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert alle dødsulykker i vegtrafikken fra og med 2005. Fra starten av har det vært én ulykkesanalysegruppe i hver av etatens fem regioner. Disse analyserer alle dødsulykkene som skjer i regionen. Per 1/1-2017 var til sammen nærmere 2100 dødsulykker analysert.

Etter et internt arbeid i Statens vegvesen er det besluttet å omorganisere ulykkesarbeidet. De fem regionale ulykkesanalysegruppene vil bli erstattet av én landsdekkende gruppe. I tillegg skal utrykningsområdene gjennomgås og effektiviseres. Hovedargumentene som ligger bak beslutningen er å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt. Det åpnes også for en vurdering av om ulykkesanalysearbeidet i en senere fase skal utvides til også å gjelde andre typer ulykker enn kun dødsulykker. Dette kan være ulike temaer eller ulykkestyper hvor man ønsker mer kunnskap, for eksempel ulykker med gående og syklende.

85 The Abbreviated Injury Scale (AIS) er et numerisk, anatomisk system, der man angir en score for skade som har oppstått som følge av ulykke (eller andre hendelser). Det gis en score fra 1 (lett skade) til 6 (potensielt dødelig skade), basert på en sammenstilling av all dokumentasjon fra innleggelse på sykehus, røntgenbeskrivelser og eventuelle obduksjonsrapporter. Overlevende med score fra og med 3 på AIS angis som hardt skadde. For pasienter med multiple skader, brukes betegnelsen MAIS (Maximum Abrreviated Injury Scale) til å angi skaden med høyest AIS. MAIS3+ angir dermed pasienter med en AIS score på 3 eller høyere for den mest alvorlige skaden.

86 Database som inneholder opplysninger om funn fra Statens vegvesen sine ulykkesanalysegrupper. Opplysningene gjelder alle dødsulykker fra og med 2005.

Det er også et behov for å forbedre den organisatoriske læringen som følger av ulykkesarbeidet. Av det følger blant annet å gjøre resultatene fra ulykkesanalysene mer tilgjengelige. Det må derfor lages et system for hvordan dette skal gjøres, både internt og eksternt, og hvor man samtidig ivaretar personvernet.

Framtidige rapporter fra UAG vil peke på sikkerhetsproblemer, men ikke foreslå tiltak. Det vil være ulike tiltak som kan settes i verk for å lukke sikkerhetsproblemene, og det vil være eieren av sikkerhetsproblemet som skal foreslå hvordan sikkerhetsproblemene skal behandles, og hvilke tiltak som eventuelt skal settes inn. Eieren av et sikkerhetsproblem kan for eksempel være vegeier og offentlige eller private virksomheter.

Oppfølgingstiltak:

134. Statens vegvesen vil revidere STRAKS-registeret. Registeret skal legges over på ny teknologisk plattform og datakvaliteten og datasikkerheten skal forbedres.
135. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet og politiet, utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.
136. Statens vegvesen vil omorganisere ulykkesanalysearbeidet, med sikte på å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt.

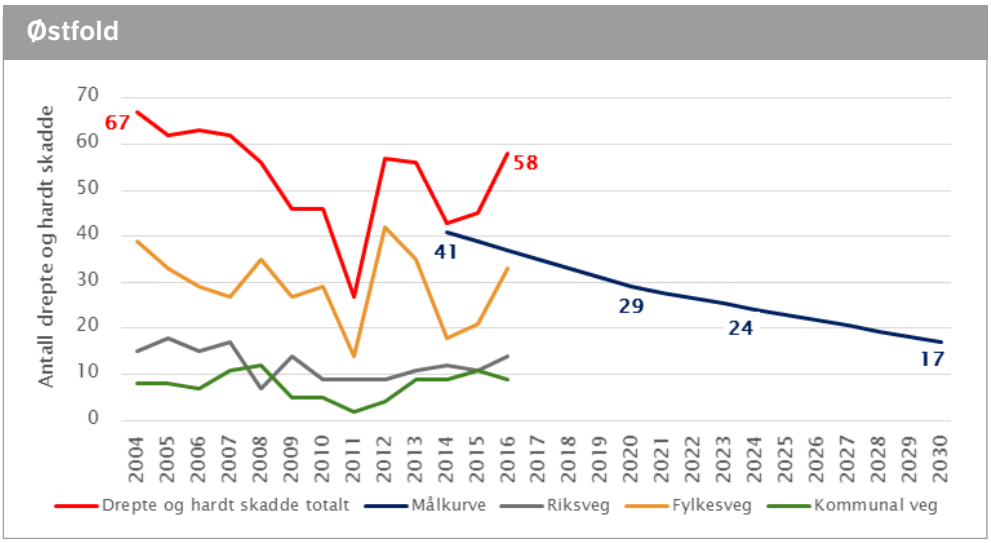
VEDLEGG 1 Fylkesvise målkurver

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

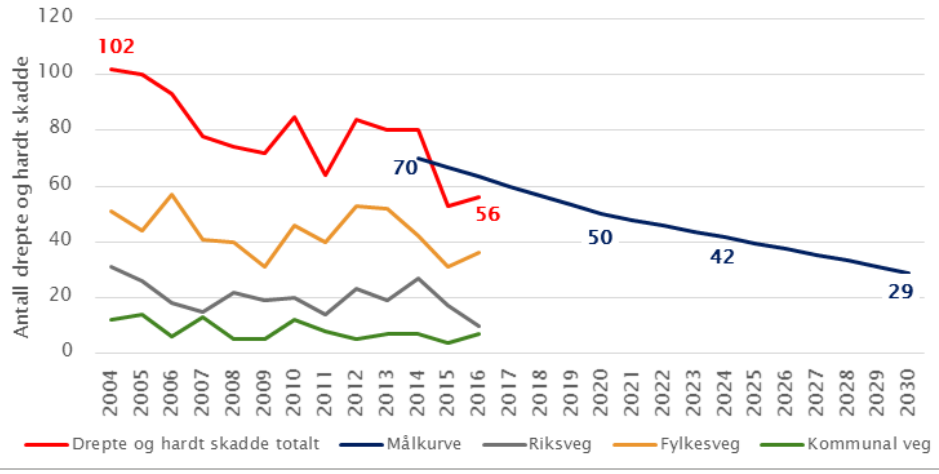
Vi har valgt å ta utgangspunkt i de fylkesvise målkurvene i kapittel 11 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017*, og forlenge disse fram til 2030. Det innebærer at vi for alle fylkene har lagt til grunn samme prosentvise reduksjon i forhold til gjennomsnittet for årene 2009–2012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

Kurvene er valgt med en fylkesinndeling som ved inngangen til planperioden. Det innebærer at det er vist en samlet kurve for Trøndelag (sammenslåing fra 1/1-2018), mens det ikke er tatt hensyn til vedtak om framtidige sammenslåinger av andre fylker. I de årlige rapportene om trafikksikkerhetsutviklingen vil oppfølgingen ta utgangspunkt i den til enhver tid gjeldende fylkesinndelingen.

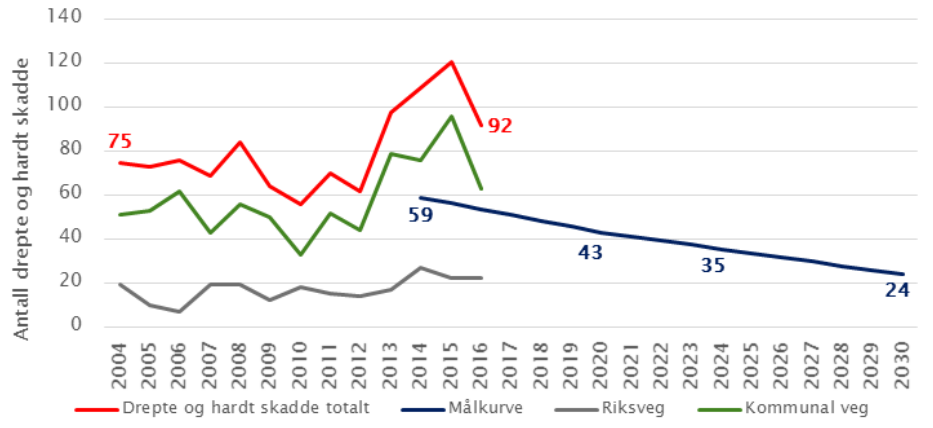
Østfold



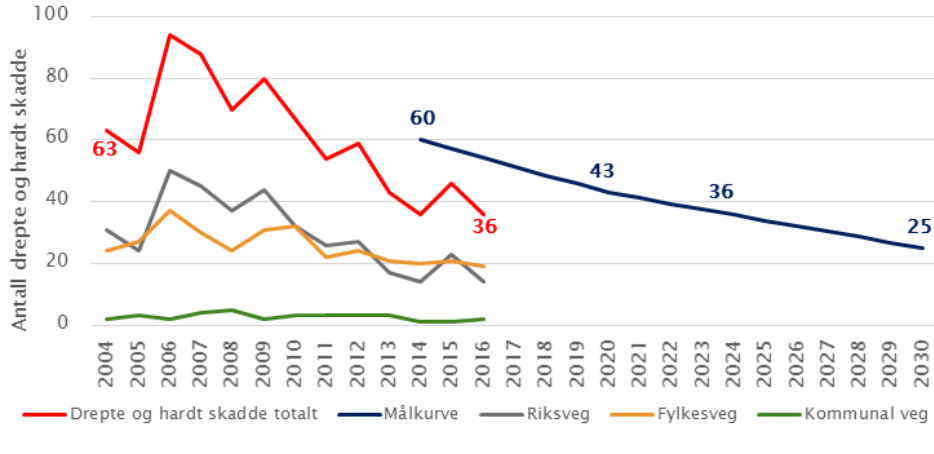
Akershus



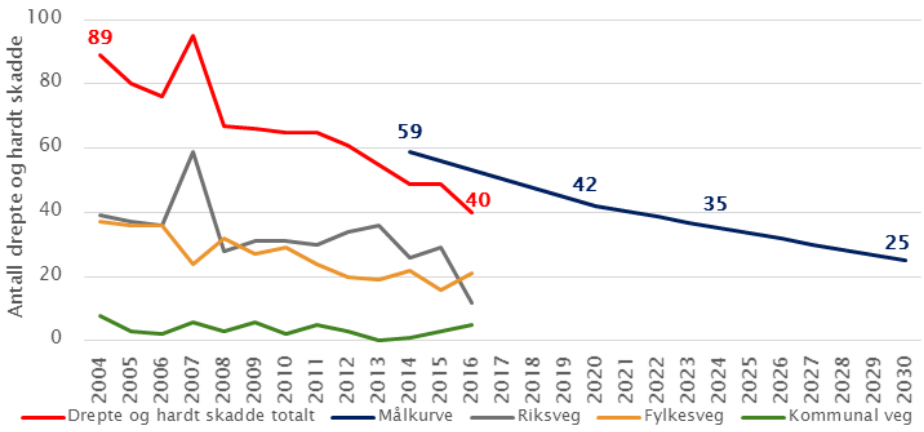
Oslo



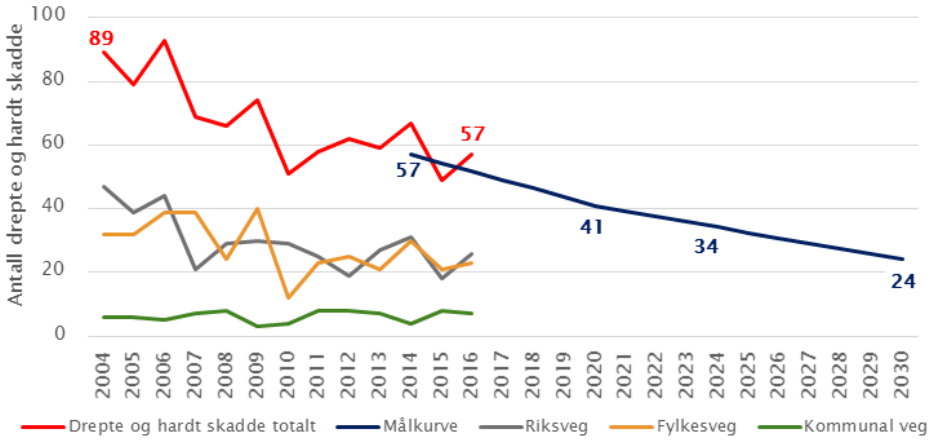
Hedmark



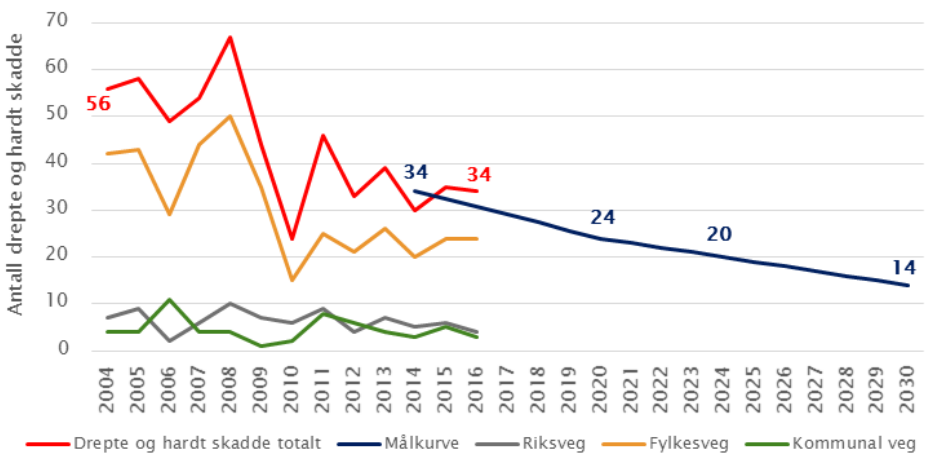
Oppland



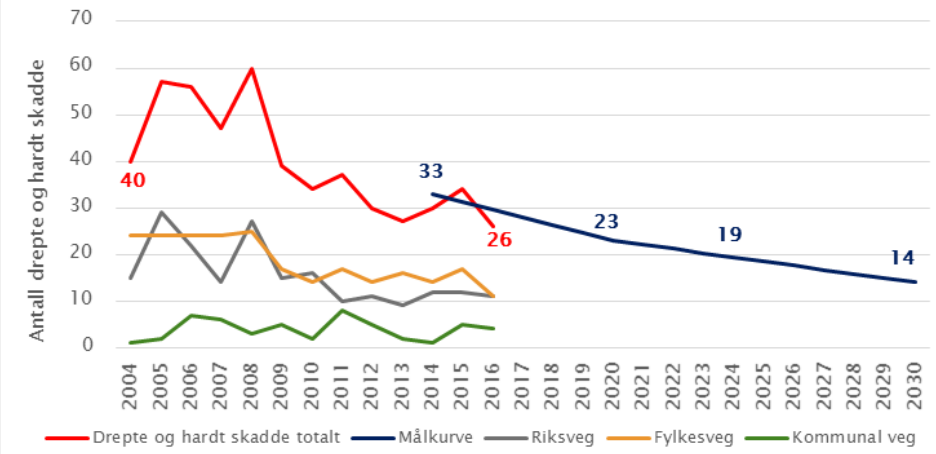
Buskerud



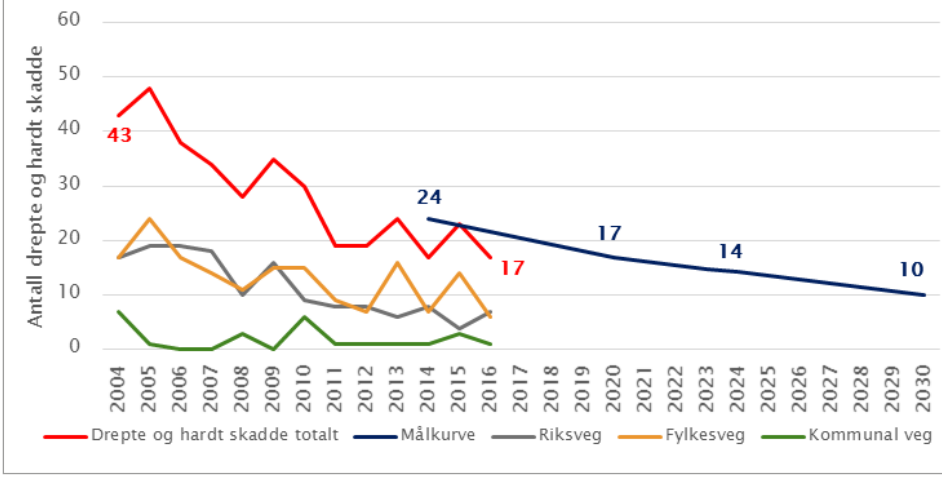
Vestfold



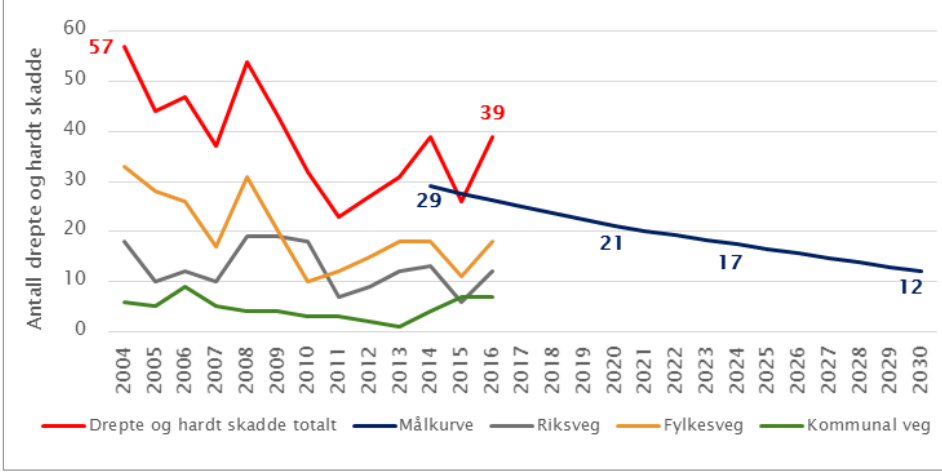
Telemark



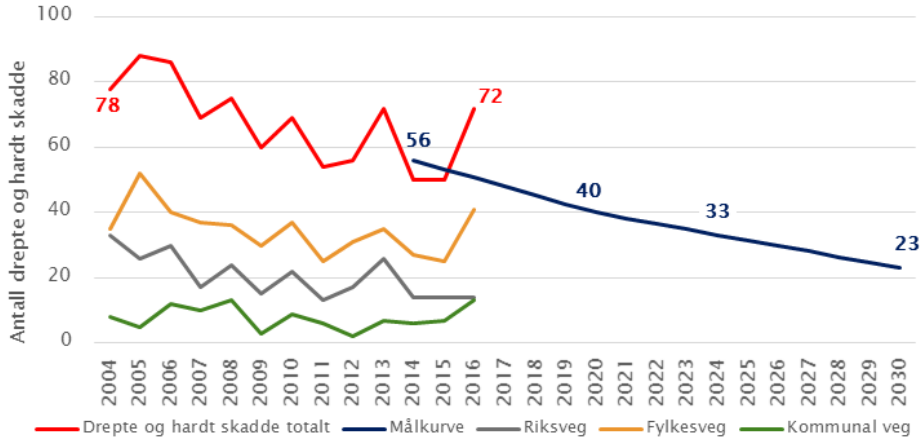
Aust-Agder



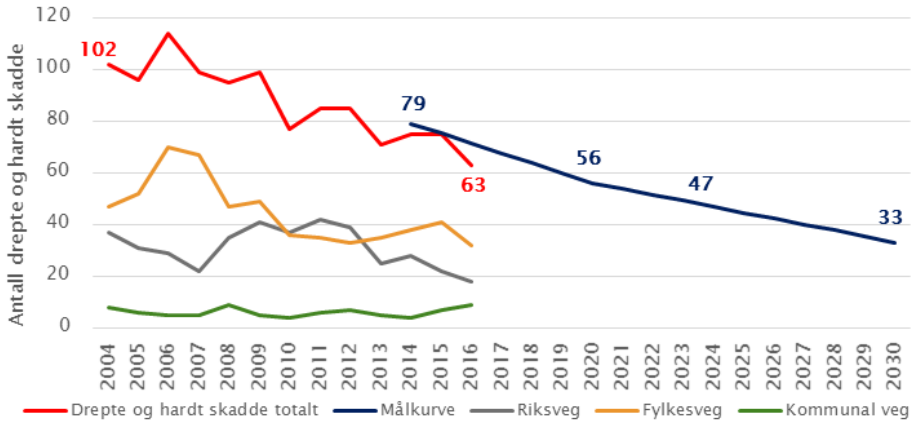
Vest-Agder



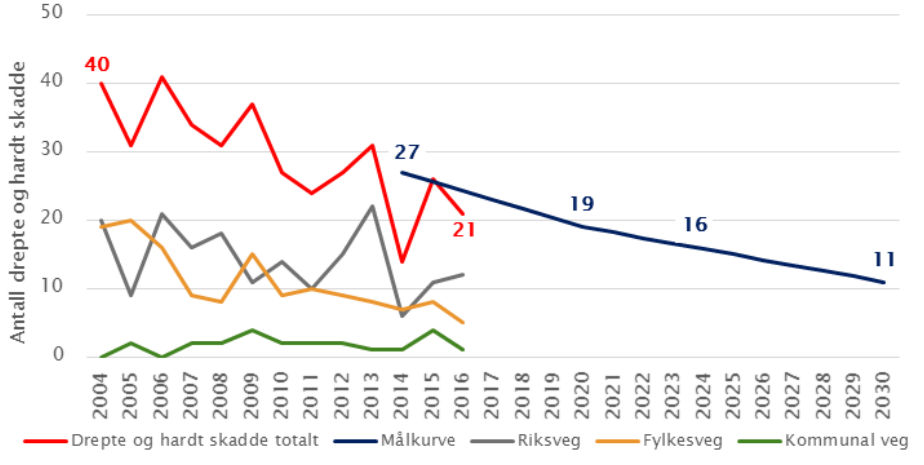
Rogaland



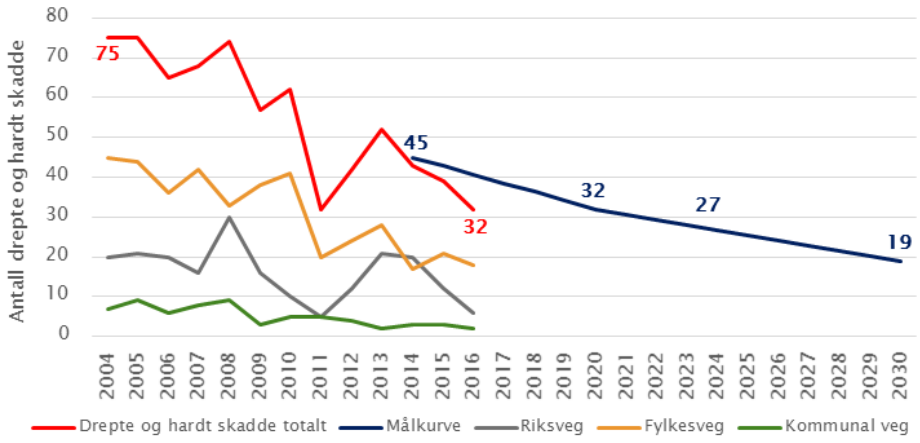
Hordaland



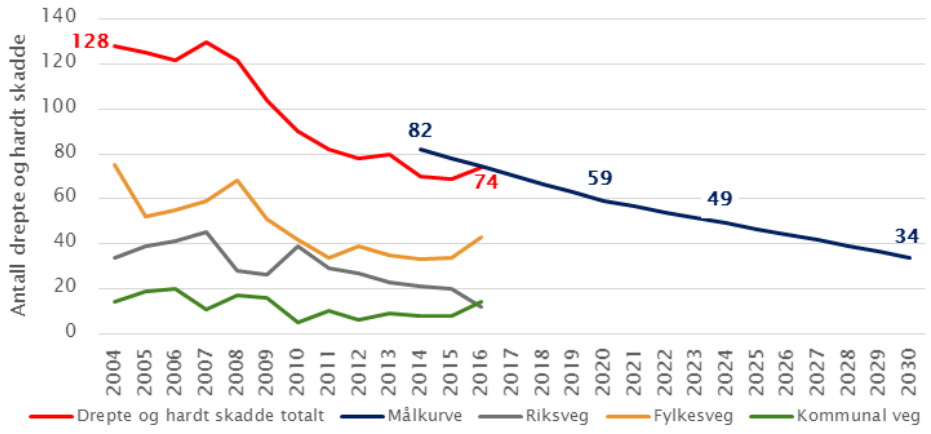
Sogn og fjordane



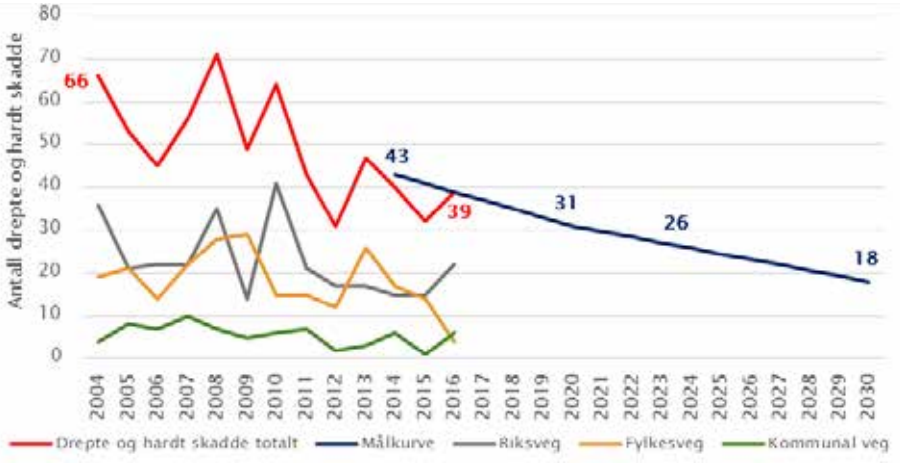
Møre og Romsdal



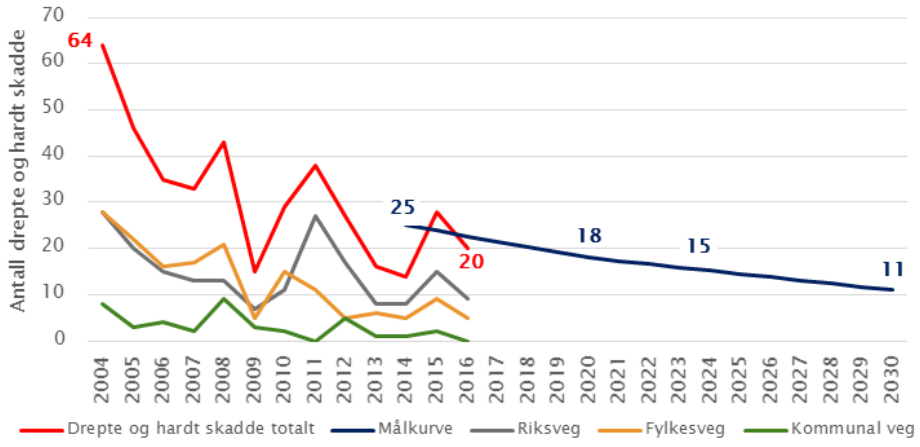
Trøndelag



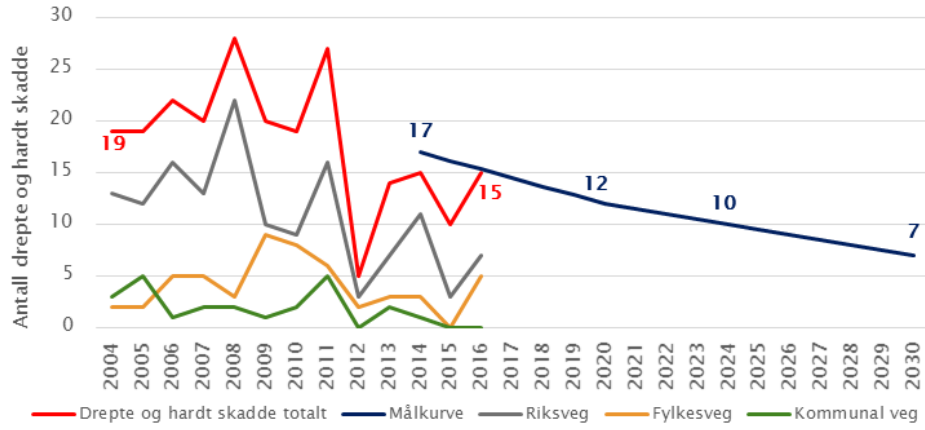
Nordland



Troms



Finnmark



VEDLEGG 2 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

I dette vedlegget 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 sektoransvar for veg og vegtrafikk. Når det gjelder trafikksikkerhet har etaten ansvaret for å:

- Planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegnettet (Statens vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet i riksvegspørsmål og fylkeskommunene i fylkesvegspørsmål).
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet.
- Bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet.
- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen er organisert med en felles vegadministrasjon for staten og fylkene, bestående av fem regioner med underliggende vegavdelinger i hvert fylke, Vegdirektoratet og landsdekkende enheter.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikks samfunnsansvar er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen er en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk ble opprettet 1/6-1956 av Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet, forsikringsselskapene og motororganisasjonene. Organisasjonen mottar en årlig grunnbevilgning over Samferdselsdepartementets budsjett. Øvrige hovedfinansieringskilder er prosjektmidler fra finansnæringen, medlemsinntekter og aktivitetsmidler i fylkeskommunene.

Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og distriktskontorer i fylkene. Distriktskontorene er som hovedregel lokalisert enten på fylkeshuset eller hos Statens vegvesen.

Politiet

Politidirektoratet har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikktjeneste. I landets 12 politidistrikter utføres trafikktjenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter for trafikktjeneste. Utrykningspolitiet er et særorgan underlagt Politidirektoratet og utfører trafikktjeneste i hele landet. Kontroll- og overvåkingsinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet.

Politiets målsetting er å forebygge lovovertredelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har et særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredelsene. Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst.

Helsedirektoratet

Helsedirektoratet er et fag- og myndighetsorgan underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Når det gjelder trafikksikkerhet har Helsedirektoratet blant annet ansvar for å:

- Samle inn, kvalitetssikre og publisere data om personskader, herunder også skader fra trafikkulykker.
- Følge med på og utvikle de akuttmedisinske tjenestene sammen med kommunene og helseforetakene.
- Lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsstrategien «*Sammen redder vi liv*» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.
- Bistå Vegdirektoratet med å utforme krav til innholdet i førstehjelpsundervisningen i trafikalt grunnkurs.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer til førerkortforskriftens vedlegg 1 – *Helsekrav til førerett*.
- Gi veiledning og fortolke regelverket overfor fylkesmenn og helsepersonell.
- Avgi uttalelse til Politidirektoratet i klager på politiets vedtak om å tilbakekalle føreretten som følge av ikke oppfylte helsekrav.
- Å fremme trygg, aktiv transport som gåing og sykling.

Helseklage

Nasjonalt klageorgan for helsetjenesten (Helseklage) er en statlig etat underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Organet behandler klager på dispensasjonssaker fra fylkesmannen i henhold til førerkortforskriften.

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. Fagene naturfag og kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikksikkerhet. I tillegg til kravene i læreplanene må skolene oppfylle kravene i forskrift til opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever. Disse forskriftene hjemler blant annet trafikksikkerhet og andre forebyggende tiltak. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

Fylkeskommunene

Fylkeskommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. I tillegg har fylkeskommunene et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Fylkeskommunene er også eier av videregående skoler.

Fylkeskommunene har organisert sitt trafikksikkerhetsarbeid ulikt. Se tabell til slutt i vedlegget.

Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet framgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Detaljerte prioriteringer når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold framgår av fylkesvise handlingsprogram for fylkesvegnettet.

Kommunene

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. Det er relativt få kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. I noen kommuner fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen.

Omlag 96 prosent av kommunene har utarbeidet egne trafikksikkerhetsplaner. Per januar 2018 hadde imidlertid kun 52 prosent av kommunene trafikksikkerhetsplan som er gyldig i 2018.

Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er en etat og et forvaltningsorgan som administrativt er underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten har felles mandat for alle transportgrener, og i faglig sammenheng er SHT uavhengig. Formålet med SHTs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker, og SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHT bestemmer selv omfang og retning på sine undersøkelser.

Vegtrafikklovens kapittel VII hjemler veiavdelingens virksomhet, og SHTs veiavdeling velger selv hvilke ulykker de vil undersøke. Kriteriene for utvelgelsen er knyttet til alvorlighetsgrad, potensial for økt trafikksikkerhetskunnskap, samt hyppighet og aktualitet. Undersøkelsene skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, og avsluttes med en offentlig undersøkelsesrapport. Sammen med eventuelle sikkerhetstilrådninger oversendes denne til Samferdselsdepartementet for oppfølging.

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet er en statlig etat, underlagt Arbeids- og sosialdepartementet. Etaten skal bidra til å forebygge fysiske og psykiske belastninger, arbeidsrelatert sykdom og skader for å hindre utstøting fra arbeidslivet. Arbeidstilsynet har forvaltnings-, tilsyns- og informasjonsoppgaver for arbeidsmiljøloven med forskrifter.

I tilsyn kontrollerer og veileder Arbeidstilsynet at virksomhetene etterlever arbeidsmiljøregelverket og driver systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Arbeidstil-

synet prioriterer tilsyn i virksomheter der det er størst risiko for at brudd på regelverket vil føre til sykdom eller skade på ansatte.

Arbeidstilsynet samarbeider med Statens vegvesen om områdene arbeidstid, teknisk sikkerhet, kjøretøyverksteder og arbeidsulykker.

Nye Veier AS

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveger. Disse binder landet vårt sammen og knytter Norge til hovedveger i utlandet. Nye Veier vil være en slank og effektiv byggherreorganisasjon. Nye Veier har i oppgave å bidra til helhetlig utbygging av trafikksikre riksveger, større kostnadseffektivitet og en tydelig prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge. Nye Veiers portefølje omfatter 530 km riksveg og tilhørende sidevegnett, som skal planlegges og bygges innen 20 år.

Vegtilsynet

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerheten på riksvegnettet. Styringssystemene omfatter system for planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veginfrastrukturen. Vegtilsynet skal også foreslå endringer i regelverk og ta initiativ til FoU-virksomhet og andre faglige utredninger på Vegtilsynets ansvarsområde. Vegtilsynet er bygd opp som et risikobasert systemtilsyn, og er lokalisert på Voss.

Forsvaret

Forsvarets trafikksikkerhetsarbeid bygger på Nullvisjonen og den gjeldende nasjonale handlingsplan for trafikksikkerhet på veg. Samarbeid med det sivile trafikksikkerhetsarbeidet, både med myndigheter og frivillige organisasjoner, vil fortsatt være viktig i Forsvarets trafikksikkerhetsarbeid. Forsvaret har over tid hatt en markant nedgang i antall trafikkhendelser, drepte og skadde. Det overordnede målet er at denne nedgangen fortsetter.

For å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet har Forsvaret en egen styringsgruppe for trafikksikkerhet, der blant annet alle våpengrener, de vernepliktiges organisasjoner, Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund er representert.

Forsvaret har sin egen transportskole (FTS) og sitt eget kompetansesenter for vognførerutdanning (FKV). Skolen har fagansvar for all vognføreropplæring innen spesialtransport, lastevogner, feltvogner, beltevogner, snøscooter, ATV og Kode 160 (kompetansebevis for utrykningskjøring). Videre utdanner skolen også instruktører på lastebil, feltvogn, snøscooter og ATV.

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 gjelder følgende prosjekter:
- If Skadeforsikring støtter arbeidet med riktig sikring av barn i bil; informasjonstjeneste og kampanje (faktaboks 4.2/tiltak nr. 25-27).
- Finans Norge/skadeforsikringsselskapene støtter Trygg Trafikks kursprosjekt (tiltak nr. 36).
- Selskapene DNB skadeforsikring, Codan, KLP, Nemi forsikring, Landbruksforsikring, Storebrand, Frende forsikring og Protector forsikring støtter arbeidet med det årlige «*Underveis*»-magasinet til alle elever på 10. trinn (tiltak nr. 51).
- Gjensidige forsikring støtter ungdomsprosjekter (tiltak nr. 52).
- Eika støtter arbeidet med russ i Hedmark.
- Tryg Forsikring støtter arbeidet med sikkerhet på sykkel gjennom kampanjen «*Verre er det ikke*» (tiltak nr. 76).
- SpareBank1 støtter Trygg Trafikks arbeid med refleks i tilknytning til refleksdagen (tiltak nr. 79).

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 vegtrafikken. Statens vegvesen har inngått spesielle samarbeidsavtaler om trafikksikkerhet med Pensjonistforbundet, Norges Lastebileierforbund (NLF), Norsk Motorcykkel Union (NMCU), Norges Taxiforbund, NHO Transport og Trygg Trafikk. Det er også inngått avtaler med Forsvaret og Statens havarikommisjon for transport (SHT).

Følgende organisasjoner (utover Trygg Trafikk) har bidrag inn i denne tiltaksplanen:

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)	ATL er et landsdekkende forbund for trafikkskoler, og har som formål å arbeide for god trafikkopplæring og å fremme trafikksikkerhet i samarbeid med offentlige myndigheter og andre organisasjoner.
AV-OG-TIL	AV-OG-TIL er en alkovettorganisasjon som arbeider for å redusere de negative følgene av alkoholbruk i samfunnet, og for å gjøre hverdagen tryggere for alle. AV-OG-TILs kampanjearbeid setter fokus på forskjellige situasjoner hvor alkohol kan utgjøre en ulempe eller en særlig risiko, herunder trafikk.
KNA - Kongelig Norsk Automobilklub	KNA er Norges eldste bilorganisasjon. Organisasjonens hovedmål er å ivareta bilistenes interesser i samferdselspolitikken og sørge for best mulig vilkår for bilistene. Det betyr å ivareta trafikksikkerhet, effektiv persontransport og personlig transportøkonomi. I tillegg innehar KNA bilsportmyndigheten i Norge. Nullvisjonen inngår som et grunnfundament for alt trafikksikkerhetsarbeid i KNA.
MA-rusfri trafikk	MA-rusfri trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning og informasjonsarbeid rundt omkring i landet.
MA-Ungdom	MA-Ungdom arbeider for en rusfri trafikk, og er den eneste trafikksikkerhetsorganisasjonen i Norge for ungdom. MA-Ungdom arbeider for å skape gode holdninger knyttet til rus i trafikken gjennom prosjekter, kampanjer og lokale klubber rundt om i landet.

Nei til frontkollisjoner (NtFk)	NtFk er en landsomfattende ideell og politisk uavhengig organisasjon som arbeider for å fremme trafikksikre og møtefrie veger i Norge.
NHO Logistikk og Transport	NHO Logistikk og Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for godstransport. Med rundt 400 medlemsbedrifter, representerer organisasjonen speditører og transportører innenfor alle transportformer. NHO Logistikk og Transport arbeider for å bedre trafikksikkerheten og redusere antall trafikkulykker der tungtransporten er involvert.
NHO Transport	NHO Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk landsforening for persontransport på land. Medlemsbedriftene har om lag 15 000 ansatte sjåfører, som transporterer om lag 340 millioner passasjerer hvert år. NHO Transport arbeider aktivt for å bedre trafikksikkerheten for passasjerer, sjåfører og medtrafikanter.
Norges Automobil-Forbund (NAF)	NAF er en uavhengig forbruker- og interesseorganisasjon innen mobilitet, med 500 000 medlemmer. NAF er en pådriver for et mer tilgivende vegsystem, og en økonomisk politikk som bidrar til en tryggere og mindre miljøbelastende kjøretøypark. NAF bidrar til tryggere og bedre trafikanter gjennom informasjon, kurs og aktiviteter for alle aldersgrupper, samt et aktivt engasjement i samarbeidet for nullvisjonen.
Norges Cykleforbund (NCF)	NCF er forbundet for all organisert sykkelsport i Norge. Det arrangeres hvert år rundt 900 sykkelritt, hvorav 500 landeveisritt. Dette innebærer store sikkerhetsmessige utfordringer for arrangørene. NCF har faste prosedyrer og prosesser for arrangører for å opprettholde en tilfredsstillende trafikksikkerhet.
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	NLF er en næringsorganisasjon og arbeidsgiverforening. Organisasjonens hovedmål er å tilrettelegge for effektiv og sikker godstransport. 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.
Norsk Motorcykkel Union (NMCU)	NMCU er den landsomfattende interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklister. NMCU har 10 000 medlemmer. NMCU er ikke en typisk trafikksikkerhetsorganisasjon, men fordi motorsyklistene møter mange utfordringer på dette området er svært mye av NMCUs virksomhet trafikksikkerhetsrelatert.
Norges Taxiforbund (NT)	NT er en bransje- og interesseorganisasjon for drosjeeiere i Norge. Forbundet har 4 300 medlemmer fordelt over hele landet. I forbundets handlingsprogram for perioden 2017–2019 er aktivt arbeid for ytterligere reduksjon i vegtrafikkulykker innenfor næringen prioritert, med fokus på implementering av *ISO 39001 Trafikksikkerhet*.

Norsk Transport-arbeiderforbund (NTF)	NTF er et fagforbund som blant annet organiserer yrkessjåfører. Totalt er om lag 6 500 av i alt 20 000 medlemmer sjåfører. Disse er representert i følgende bransjer: Lastebil, buss, taxi og miljøbedrifter (innhenting av søppel). NTF ønsker å bidra til å redusere antall trafikkulykker der yrkessjåfører er involvert.
Pensjonistforbundet (Pf)	Pf er landets største organisasjon for pensjonister og har over 850 lokallag og foreninger spredt over hele landet. Pf har trafikksikkerhet og mobilitet for eldre som et svært viktig satsingsområde.
Personskade-forbundet LTN	Personskadeforbundet LTN er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for bedre trafikksikkerhet, herunder å forebygge personskader i trafikken for alle trafikantgrupper.
Røde kors	Røde Kors er verdens største humanitære bevegelse, og hjelper mennesker i hele verden, inkludert i nærmiljøene i Norge. Røde Kors arbeider blant annet med å bistå flyktninger uten nettverk i Norge med mengdekjøring slik at målgruppen tilegner seg kompetansen, kulturforståelsen og mestringen de trenger for å kunne være trygge førere.
Skadeforebyggende forum (Skafor)	Skafor er en uavhengig medlemsorganisasjon og en sentral møteplass for skadeforebyggende arbeid i Norge. Målet er å øke kunnskapen om skader, ulykker og årsakssammenhenger og å redusere antall ulykker som fører til personskader. Dette gjøres gjennom informasjon og samarbeidstiltak. Trafikksikkerhet er en viktig del av arbeidet innenfor *Trygge lokalsamfunn*.
Syklistenes Landsforening (SLF)	SLF er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. SLF vil bidra til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafikksikkerhet.
Trafikkforum	Trafikkforum er en organisasjon for trafikkskoler og trafikklærere, og vil bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen.
Trafikksikkerhets-foreningen (TSF)	TSF er en forening med fokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø. TSF skal synliggjøre riktige trafikksikringstiltak som understøtter nullvisjonen. TSF er opptatt av alle trafikantgruppene, og de som arbeider ute med sikringstiltak.
Yrkestrafikk-forbundet (YTF)	YTF er et fagforbund tilsluttet YS. Forbundet organiserer 11 500 ansatte innenfor samferdselssektoren. De største medlemsgruppene er i buss- og lastebilnæringen. YTF arbeider aktivt for økt trafikksikkerhet for alle, med hovedfokus på passasjerenes og sjåførenes sikkerhet.

Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet

Østfold
Ansvaret er lagt til Samferdselskomitéen og ivaretas av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) som er personidentisk med komitéen. I tillegg består FTU av konsultative medlemmer fra Trygg Trafikk, politiet og Statens vegvesen.

Akershus
Trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas gjennom Hovedutvalget for samferdsel og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Fylkets trafikksikkerhetsutvalg er et rådgivende organ (ref. vegtrafikkloven § 40) og rapporterer til Hovedutvalget. I tillegg arbeider fylkeskommunen på en rekke andre felt for å styrke trafikksikkerheten i fylket, blant annet areal- og transportplaner, investeringer i trygge veger, gang- og sykkelveger, prioritering av tilretteleggingen rundt skolene, generelle krav til trafikksikkerhetsarbeidet hos kollektivselskapet Ruter, spesielle krav til sikring av barn i skolebuss m.v.

Oslo
I Oslo finnes kun kommunale veger og riksveger, ikke fylkesveger. Bymiljøetaten har ansvaret for planlegging og utvikling, forvaltning og drift av kommunale byrom i Oslo, herunder kommunale veger. Det er også Bymiljøetaten som har ansvaret for trafikksikkerhet på kommunale veger i Oslo. Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU) består av medlemmer fra Oslo politidistrikt, Oslo Sporveier, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Ruter og Oslo kommune ved Bymiljøetaten. OTU skal ivareta vegtrafikklovens § 40 a.

Hedmark
Ansvaret er lagt til Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU). Utvalget er sammensatt av fem valgte politiske medlemmer med vara, samt konsultative representanter fra Hedmark politidistrikt, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk og Utrykningspersonellets fellesutvalg. I tillegg møter representanter fra fylkeskommunen, Norges Lastebileierforbund, Ungdommens fylkesting, Eldrerådet, Rådet for likestilling for funksjonshemmede og Hedmark Trafikk. Sekretariatet er lagt til Statens vegvesen.

Oppland
Ansvaret er lagt til Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som også er et rådgivende organ for fylkestinget. Utvalget er sammensatt av fem fylkestingsrepresentanter, i tillegg til konsultative medlemmer fra fylkeskommunen, Ungdommens fylkesting, fylkesmannen, KS, politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Statens vegvesen er sekretariat.

Buskerud
Ansvaret er lagt til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU rapporterer til Hovedutvalget for samferdselssektoren, som også godkjenner FTU sitt handlingsprogram og årlige tiltaksplan. FTU har myndighet til å fordele støtte til trafikksikkerhetstiltak i regi av kommuner og frivillige lag og organisasjoner. Utvalget er sammensatt av tre politikere og representanter fra lokalt politi, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, samt folkehelserådgiver og samferdselsrådgiver i fylkeskommunen. Fylkeskommunen har sekretariatet for trafikksikkerhetsutvalget.

Vestfold
Hovedutvalget for samferdsel og areal har rollen som Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har et samarbeidsutvalg, som fungerer som et rådgivende organ for Hovedutvalget i trafikksikkerhetssaker. FTUs samarbeidsutvalg er sammensatt av tre politikere samt konsultative medlemmer fra Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk. Fra høsten 2017 er FTU-sekretariatet flyttet fra Statens vegvesen til fylkeskommunen.

Telemark
Ansvaret er lagt til Hovedutvalg for samferdsel. I tillegg er det opprettet et Fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som forvalter deler av trafikksikkerhetsarbeidet. FTU består av tre politiske medlemmer med stemmerett, utnevnt av Hovedutvalg for samferdsel. I tillegg er det per i dag ni konsultative medlemmer. De konsultative medlemmene består av representanter for administrasjonen i fylkeskommunen, lokalt politi, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, ATL, Ungdomsrådet, Statens vegvesen og fylkesmannen.

Aust-Agder
Det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet blir ivaretatt av fylkestinget og fylkesutvalget. Fylkestingets arbeid er organisert etter komitémodellen hvor det er en egen Samferdsel- og miljøkomité som innstiller. Administrativt er det etablert et eget trafikksikkerhetsforum som har representanter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, politi, fylkesmannen, Trygg Trafikk og en politiker. Fylkeskommunen har både leder - og sekretariatsansvar.

Vest-Agder
Det overordnede ansvaret blir ivaretatt av Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø. Det er etablert en egen trafikksikkerhetsgruppe med mandat å ivareta fylkeskommunens samordningsansvar i henhold til vegtrafikklovens § 40a. Utvalget har representanter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, politi, fylkesmannen og Trygg Trafikk. Utvalget ledes av fylkeskommunen som også har sekretariatsansvaret. Leder av utvalget er politisk valgt.

Rogaland
Ansvaret er lagt til Samferdselsutvalget. I tillegg er det opprettet et Fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som er et rådgivende organ for Samferdselsutvalget i trafikksikkerhetssaker. Utvalget er politisk sammensatt med fem medlemmer. Trygg Trafikk fungerer som del av sekretariatet for FTU. I tillegg møter politiet og Statens vegvesen som rådgivende organer.

Hordaland
Ansvaret er lagt til Samferdselsutvalget. I tillegg er det opprettet et ylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har blant annet et ansvar for samordning og gjennomføring av holdningsskapende tiltak rettet mot trafikantene. Utvalget er politisk sammensatt av fem medlemmer. Fylkeskommunen ved Samferdselsavdelingen har sekretariatsansvaret. I tillegg møter det konsultative medlemmer fra blant annet Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet.

Sogn og Fjordane
Ansvaret er lagt til Hovudutval for samferdsle. I tillegg er det etablert eit fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU), som har personsamanfall med Hovudutval for samferdsle. Konsultative representanter fra blant andre Statens vegvesen, fylkeskommunen, politi, Trygg Trafikk og fylkesmannen møter også.

Møre og Romsdal
Ansvaret er lagt til Fylkestrafikktryggingsutvalget (FTU). Dette er et underutvalg av Samferdselsutvalget, og er sammensatt av fylkespolitikere. I tillegg til å ha flere avdelinger i fylkeskommunen, og mange organisasjoner som samarbeidsparter, er politiet, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) konsultative medlemmer til FTU. Statens vegvesen har en rådgiverfunksjon overfor FTU og sekretariatet er hos fylkesrådmannen ved Samferdselsavdelingen.

Trøndelag
Ansvaret er lagt til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er satt sammen av syv fylkespolitikere, hvor leder av FTU også er leder av Hovedutvalg for transport. I tillegg har utvalget konsultative medlemmer fra Statens vegvesen, Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon og Utrykningspolitiet. Antallet konsultative medlemmer kan utvides slik FTU finner det hensiktsmessig. Sekretariatet er lagt til fylkeskommunens administrasjon.

Nordland
Ansvaret er lagt til Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU). Utvalget er sammensatt av tre politisk oppnevnte medlemmer hvor leder av utvalget er fylkesråd for samferdsel. Statens vegvesen er sekretariat, og i tillegg har utvalget konsultative representanter fra Ungdommens fylkesting, fylkets samferdselsavdeling, fylkets folkehelseavdeling, fylkets kommunikasjonsavdeling, rådet for funksjonshemmede, Nordland politidistrikt, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og MIND-senteret.

Troms
Ansvaret er lagt til Trafikksikkerhetsutvalget. Utvalget er sammensatt av tre politisk oppnevnte medlemmer, og med Fylkesråd for samferdsel som leder. Det er konsultative representanter fra Ungdommens fylkesting, Statens vegvesen, fylkeskommunens utdanningsetat, fylkets folkehelseavdeling, politiet og Trygg Trafikk.

Finnmark
Det er etablert et Trafikksikkerhetsforum bestående av representanter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Dette er et faglig forum som arbeider for å ivareta trafikksikkerheten på en best mulig måte i fylket.

VEDLEGG 3 Oversikt over oppfølgingstiltakene

Fart (kapittel 4.2)

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

Rus (kapittel 4.3)

7. Politiet skal teste alle førere som stanses i politiets trafikkontroller for ruspåvirkning.
8. Politiet vil øke bruken av «*spyttanalyser*» (i dag med analyseinstrumenter av typen Dräger DrugTest5000) for å avdekke bruk av andre rusmidler enn alkohol.
9. Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.
10. MA-rusfri trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkolås som alternativ til inndragning av føreretten for promilledømte.
11. MA-rusfri trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkolås som et alternativt vilkår for førerett for personer med alkoholproblemer.
12. NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkolås, og en strengere oppfølging av dette.
13. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av rusrelaterte dødsulykker.
14. Interesseorganisasjonen AV-OG-TIL vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.
15. MA-Ungdom vil videreføre tiltaket *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom *DeathTrip on the Road*.
16. MA-Ungdom vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk.
17. Politiet vil vurdere bruk av modellen «*bekymringssamtaler*» i samarbeid med rusetaten i kommunen for rådgivning og behandling for gjengangere.
18. Kriminalomsorgen vil fortsette sin innsats mot tilbakefall til ruspåvirket kjøring gjennom straffereaksjonen «*Program mot ruspåvirket kjøring*».
19. Kriminalomsorgen vil gjennom programmet «*På vei*» arbeide for å gi straffedømte etter vegtrafikkloven et strukturert innhold i straffegjennomføringen for å forebygge tilbakefall.
20. Politiet vil ta initiativ til å etablere et «*Samhandlingsforum for rusfri trafikk*» i samarbeid med Helsedirektoratet, Statens vegvesen, MA-rusfri trafikk og andre relevante aktører. Forumet skal være en møteplass for å diskutere strategi, behov for samordning og gjennomføring av tiltak.

Belte i bil og buss og sikring av barn (kapittel 4.4)

21. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.
22. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.
23. Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.
24. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet.
25. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år), med etterfølgende tellinger.
26. Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år).
27. Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil.
28. Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.
29. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

Uoppmerksomhet i trafikken (kapittel 4.5.1)

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

Barn og unge 0-14 år (kapittel 5.2)

31. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen.
32. Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen i tråd med *rammeplan for barnehagen* og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.
33. Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikklubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med *rammeplan for barnehagen*.
34. NAF vil fortsette distribusjon av *NAFFENS trafikkboks* til storbarnsavdelingene i landets barnehager.
35. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for helhetlig trafikkopplæring i skolen i tråd med nye læreplaner.
36. Trygg Trafikk vil tilby kurs, nettverksmøter og oppfølging for skoleansatte samt videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner.
37. Trygg Trafikk vil tilby kurs ved alle studiesteder med lærerutdanning og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner for 5-årig grunnskolelærerutdanning 1-7 og 5-10.
38. NAF vil, i faglig samarbeid med Syklistenes Landsforening, videreføre *Sikker på sykkel* – et ferdighetstreningsprogram for barn mellom 10 og 12 år (4. - 6. klasse).
39. Syklistenes Landsforening vil gjennom ordningen *Sykkelvennlig skole* bistå skolene i å gjøre det attraktivt og trafikksikkert for elevene å sykle til skolen.
40. Trygg Trafikk, NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening vil etablere et samhandlingsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolen.

41. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg.
42. Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak*.
43. Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
44. Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
45. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, blant annet knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.
46. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle *Hjertesone-prosjektet* og dele gode eksempler.
47. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren *«Særlig farlig skolevei»* og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.
48. Trygg Trafikk vil bistå barnehager med faglige anbefalinger og maler til rutiner og planer for trafikksikkerhet, gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune* og *Barnas Trafikklubb,* og gjennom kursvirksomhet.
49. Trygg Trafikk vil bistå skoler med faglige anbefalinger og gode eksempler på rutiner og planer for trafikksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafikksikker kommune* og gjennom kursvirksomhet.

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)

50. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.
51. Trygg Trafikk vil hvert år produsere og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn.
52. Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafikksikkerhetskonkurransen *#Er du sikker?, RLA (Real Life Auto)* og andre læringsressurser.
53. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.
54. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetiden.
55. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Trafikkforum og andre relevante samarbeidspartnere innenfor trafikksikkerhet, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forslag til forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte, for å bidra til økt øvelseskjøring før førerprøven.
56. Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling, i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.
57. Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.

58. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister føreretten i prøveperioden.
59. Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.
60. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet,* legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser (kapittel 5.4)

61. Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre forgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.
62. Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskingskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.
63. NAF vil videreføre tilbudet om oppfriskingskurs for seniorbilisten.
64. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 40 kollektivknutepunkter og 380 holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.

Trafikanter med innvandrerbakgrunn (kapittel 5.5.1)

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

Gående og syklende (kapittel 6.2)

70. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge i størrelsesorden 165 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 55 km i byer og tettsteder.
71. Fylkeskommunene vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge om lag 230 km fylkesveg for gående og syklende, hvorav 100 km i byer og tettsteder.
72. Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
73. Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019.
74. Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss/gangfelt.

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

Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)

80. NAF MC vil utvide kurstilbudet «*Sikker på MC*», med et mål om at 20 av klubbene tilsluttet NAF MC skal arrangere kurset i perioden 2018-2021.
81. Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykkel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.
82. Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkeleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.
83. NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).
84. NMCU vil, i nært samarbeid med MC-forhandlerne, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjøreutstyr.

Transport med tunge kjøretøy (kapittel 6.4)

85. Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.
86. Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.
87. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet, utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.
88. Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.
89. Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og «*påse*»-plikt.
90. Arbeidstilsynet vil øke bevisstheten om meldeplikten blant transportvirksomheter ved å informere om dette i forbindelse med aktivitet rettet mot transportnæringen.
91. Arbeidstilsynet vil legge til rette for enklere innmelding av alvorlige arbeidsulykker gjennom digitale løsninger.
92. Arbeidstilsynet vil samarbeide med politiet om bedre varsling mellom politiets operasjonssentraler og Arbeidstilsynets regioner når alvorlige arbeidsulykker har inntruffet.
93. Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvikle konkrete tiltak for å påvirke trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.
94. Statens vegvesen vil videreføre *Trygg Trailer*.
95. Statens vegvesen vil oppdatere og utvikle informasjonsbrosjyren *Truckers Guide*.
96. Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende og blindsoner på store kjøretøy.
97. Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående/syklende, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

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

Yrkesmessig transport med lette kjøretøy (kapittel 6.5.1)

99. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileierforbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, arbeide med sikte på at det blir etablert frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.
100. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving for taxisjåfører.

Møte- og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)

101. I planperioden 2018-2021 vil i størrelsesorden 192 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav om lag 76 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og 116 km innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS.
102. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 bygge midtrekkverk på om lag 40 km to- og trefelts riksveg.
103. Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekningen reasfalteres.
104. Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.
105. Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.
106. Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP med hensyn til utforkjøring.
107. Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.
108. Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

Sikkerhet i tunnel (kapittel 7.3.1)

109. Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften, og de resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter vil i hovedsak være ferdig utbedret innen 2022/2023.

Vegsikkerhetsforskriften (kapittel 7.3.2)

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

Varsling og sikring av arbeid på/ved veg (kapittel 7.3.4)

111. Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 skiltmyndighetskontroller av arbeidsvarsling per region.

Påkjørsler av vilt (kapittel 7.3.5)

112. Statens vegvesen vil utarbeide en erfaringsrapport, med en beskrivelse av ulike tiltak etaten har gjennomført for å forhindre påkjørsel av vilt, og de erfaringene som er gjort.

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

113. Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene for effektiv håndtering av hendelser på vegnettet (VTS 2020).
114. Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.
115. Statens vegvesen vil bidra i det internasjonale regelverksarbeidet og arbeide for at trafikksikkerheten ivaretas i regelverket knyttet til automatiserte kjøretøy.

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)

116. I samsvar med *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet*, vil Statens vegvesen bidra til å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter av avgiftspolitikken.

Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)

117. Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan føringene i *Barnas transportplan* kan følges opp på regionalt og lokalt nivå.
118. Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn og unge.
119. Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* og andre relevante medvirkningsarenaer til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.
120. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere *Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner*.
121. Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.
122. Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.
123. Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.
124. Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.
125. Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.
126. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
127. Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune*.

128. Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommuner som godkjennes som *Trygge lokalsamfunn* ivaretar trafikksikkerhet, fortrinnsvis gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*.
129. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Kommunenes Sentralforbund (KS) og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

Etterforskning og straffesaksbehandling (kapittel 10.1)

130. Politiet vil gjennom prosjektete *etterforskningsløftet* heve kvalitet og effektivitet i etterforskningen av trafikklovbrudd og alvorlige vegtrafikkulykker.

Førerett (kapittel 10.3)

131. Helsedirektoratet, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet med hensyn til helseattest og digital datautveksling.

Tidlig varsling og førstehjelp (kapittel 11.1)

132. Helsedirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen *«Sammen redder vi liv»,* som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

Behov for framtidig FoU innen trafikksikkerhet (kapittel 12.1)

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

Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata (kapittel 12.2)

134. Statens vegvesen vil revidere STRAKS-registeret. Registeret skal legges over på ny teknologisk plattform og datakvaliteten og datasikkerheten skal forbedres.
135. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet og politiet, utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.
136. Statens vegvesen vil omorganisere ulykkesanalysearbeidet, med sikte på å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt.

18-0020 visuell.kommunikasjon@vegvesen.no

Statens vegvesen

POLITIET

TRYGG TRAFIKK

Utdanningsdirektoratet

KS

Helsedirektoratet