

Status for gjennomføring av tiltak per første halvår 2024



**drepte
og hardt
skadde**

**Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan
for trafiksikkerhet på vei 2022-2025**

Innhold

Innledning og oppsummering	3
1. Fart	5
2. Rus	10
3. Beltebruk og riktig sikring av barn	18
4. Uoppmerksomhet	23
5. Barn 0-14 år	28
6. Ungdom og unge førere	45
7. Eldre trafikanter	58
8. Gående og syklende	62
9. Motorsykkel og moped	75
10. Godstransport på vei	86
11. Møteulykker og utforkjøringsulykker	91
12. Drift og vedlikehold	97
13. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	105
14. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	116
15. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet	130
16. Straff og førerett	136
17. Bedre skadebehandling	137
18. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn	138
19. Arbeid på og ved vei	141
20. Tiltak for å redusere påkjørsel av hjortevilt	143
21. ATV	144
22. Tunnelsikkerhet	146

Innledning og oppsummering

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* står det at det vil bli:

«..... utarbeidet egne rapporter som viser fremdriften med hensyn til gjennomføring av oppfølgings-tiltakene som er beskrevet i dokumentets del II og III. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.»

Denne rapporten inneholder en statusgjennomgang per første halvår 2024, dvs. litt over halvveis i planperioden, og viser hvordan vi ligger an med gjennomføring av hvert enkelt av tiltaksplanens 179 tiltak. Omtalene er hentet inn fra aktørene som er angitt i tiltaksformuleringene som ansvarlig for gjennomføring av det aktuelle tiltaket. Kapittelinnstillingen i rapporten følger kapittelinnstillingen i del II og III i tiltaksplanen, og tiltakene omtales i nummerert rekkefølge.

Hvert tiltak er gitt statuskode ut fra hvordan vi har vurdert at arbeidet med tiltaket ligger an:

Tiltak Grønn statuskode betyr at tiltaket enten er gjennomført eller at arbeidet med tiltaket har kommet så langt at vi føler oss trygge på at det vil være gjennomført innen 1/1-2026. Enkelte av tiltakene i tiltaksplanen forutsetter et mer kontinuerlig arbeid over flere planperioder. Disse tiltakene gis grønn statuskode dersom innsatsnivået vurderes som tilfredsstillende.

Tiltak Gul statuskode betyr at tiltaket er påbegynt, men at det av ulike årsaker synes usikkert om tiltaket vil bli fullført etter intensjonen innen 1/1-2026.

Tiltak Rød statuskode betyr at tiltaket (1) ikke er påbegynt, (2) er klart på etterskudd i forhold til forutsatt fremdrift og sannsynligvis ikke vil være avsluttet før etter 1/1-2026 eller (3) det er satt et tallfestet mål for omfang som vi ikke ligger an til å nå. Det at et tiltak ikke er påbegynt kan i enkelte tilfeller være planlagt, og trenger ikke å bety at vi ikke vil kunne gjennomføre tiltaket i planperioden. Imidlertid er det for de fleste av tiltakene med rød statuskode snakk om vesentlige avvik i forhold til det vi så for oss ved utarbeidelse av tiltaksplanen.

Etter gjennomgangen er **128** tiltak gitt **grønn statuskode**, mens **32** tiltak er gitt **gul statuskode** og **19** tiltak er gitt **rød statuskode**. Det er behov for en nærmere gjennomgang av tiltakene med gul og rød statuskode, for å vurdere om det kan og bør iverksettes grep for å sikre gjennomføring i samsvar med forutsetningene i tiltaksplanen.

Prosentfordelt fikk 71,5 prosent av tiltakene grønn statuskode, 18 prosent gult og 10,5 prosent rødt. I tilsvarende rapport halvveis i planperioden til tiltaksplanen for 2018-2021 var fordelingen 63 prosent grønt, 27 prosent gult og 10 prosent rødt. Andelen tiltak med statuskode grønt er med andre ord en god del høyere enn ved oppfølging av den forrige tiltaksplanen.

Arbeidet med den foreliggende rapporten har foregått over noe tid, og *rapporteringstidspunktet* for tiltakene varierer, fra rundt påske til frem mot sommeren. For å favne dette brukes betegnelsen «*første halvår 2024*» som tidspunkt for rapportering av status.

Omtalen av tiltakene er todelt. Under overskriften «*Status første halvår 2024*» er det gitt en beskrivelse av aktiviteter knyttet til tiltaket i 2022, 2023 og frem til rapporteringstidspunktet i 2024. Under overskriften «*Planer for 2024 og 2025*» oppgis planlagte aktiviteter for den gjenstående delen av planperioden. Det vil naturligvis variere mye fra tiltak til tiltak hvor detaljerte planer som foreligger.

Omtalen av tiltakene som de åtte storbykommunene¹ og/eller fylkeskommunene står samlet bak gir en ekstra utfordring. Det er samlet inn tekstinnsnitt fra den enkelte storbykommune og fra den enkelte fylkeskommune, og disse er tatt inn i rapporten, uten forsøk på å lage noen samlet oppsummering per tiltak. Omtalene viser at aktivitetene knyttet til ett og samme tiltak kan være svært ulike fra storbykommune til storbykommune og fra fylkeskommune til fylkeskommune. Det ligger uten tvil et stort læringspotensiale i et nærmere samarbeid og idéutveksling mellom henholdsvis storbykommunene og fylkeskommunene.

I tillegg til den foreliggende rapporten med statusgjennomgang av tiltakene i tiltaksplanen, utarbeides en egen rapport som viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet for utviklingen i drepte og hardt skadde i *Nasjonal transportplan* og tilstandsmålene i tiltaksplanen, jf. dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023*.

Neste utgave av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei* skal gjelde fra og med 2026, og arbeidet med planen vil for alvor komme i gang fra årsskiftet 2024/2025. Den foreliggende statusrapporten og dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023* vil begge være sentrale dokumenter ved oppstarten av arbeidet med den kommende tiltaksplanen.

¹ Kommunene som inngår i KS sitt storbynettverk, og som har deltatt i arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet*. Det er Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.

1. Fart

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 6 i tiltaksplanen – Fart.

Tiltak 1 **Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, benytte regionale fartsdata til ytterligere kunnskapsbasert fartskontrollvirksomhet.**

Ansvar: Politidirektoratet
Kontaktperson i politiet: Runar Karlsen
Kontaktperson i Statens vegvesen: Arild Engebretsen

Status første halvår 2024

Politiet har behov for bedre beslutningsstøtte for å bli mer målrettet i den forebyggende kontrollinnsatsen. Det gjelder både operativt og taktisk - herunder for den enkelte tjenesteperson i det daglige arbeidet med kontrollaktivitet, og på et mer strategisk nivå for bedre å kunne treffe riktige prioriteringer og valg når det legges planer og strategier for kontrollaktiviteten. Effekten av politikontroller blir også mer tydelig når valgene er truffet på innsikt og kunnskap om fartsdata.

Dette er bakgrunnen for etablering av en arbeidsgruppe som skal jobbe med muligheter og mer innsikt. Gruppen har deltakelse fra politiet og Statens vegvesen, og med Politiets IT-enhet (PIT) som ansvarlig. Første målsetning er et innsiktsarbeid for å kartlegge mulighetene for en bedre kunnskapsbasert kontrollaktivitet, der spesielt fartsdata fra Statens vegvesen er en sentral datakilde.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidsgruppen vil fortsette innsiktsarbeidet for å avklare IT-teknologiske utfordringer mellom etatene og ulike juridiske perspektiv. Arbeidet har foreløpig ingen avklart budsjettmessig plattform, så arbeidet må derfor tilpasses i forhold til andre prioriteringer. Det gjør det vanskelig å ha et konkret perspektiv på fremdrift.

Tiltak 2 **Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet og fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveier som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Arild Engebretsen

Status første halvår 2024

Gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK er fra 2021 og angir tre hovedkriterier som må være tilfredsstilt for at det skal settes opp ATK:

- 1) *Ulykkeskriteriet* - Det skal være registrert personskadeulykker på den aktuelle strekningen siste seks år.

- 2) *Strekningsvurdering* - Om strekningen er egnet for ATK vurderes ut fra blant annet om registrerte ulykker er fartsrelaterte, om hastighet er å anse som et problem og om andre trafiksikkerhetstiltak er vurdert.
- 3) *Fartskriteriet* – Av de som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20 prosent eller flere overskride fartsgrensen med 10 prosent eller mere.

Tiltak nr. 162 (*Skost*) har gitt et utgangspunkt for å plukke ut strekninger som tilfredsstillende det første kriteriet – *Ulykkeskriteriet*, og som dermed skal vurderes etter de to øvrige kriteriene (*Strekningsvurdering* og *Fartskriteriet*). Dette vil imidlertid gjelde et stort antall strekninger. For å begrense antall strekninger der det må gjennomføres en tidkrevende strekningsvurdering vil det være hensiktsmessig først å sortere ut hvilke av de gjenværende strekningene som tilfredsstillende *Fartskriteriet*. Det har vært lagt til grunn at dette skal gjøres ved hjelp av fartsdata fra *TomTom*.

Per i dag er det usikkert om det vil la seg gjøre å bruke data fra *TomTom* til å finne ut om *Fartskriteriet* er tilfredsstillende. Arbeidet med tiltak nr. 2 har stoppet opp, i mangel på en endelig avklaring vedrørende bruk av *TomTom-data*, og i mangel på alternative måter å finne frem til fartsprofilen på en valgt strekning.

Planer for 2024 og 2025

Dersom *TomTom-data* ikke kan brukes må det vurderes om tiltaket må forenkles. Det vil enkelt kunne utarbeides et kartmateriale som viser hvor *Ulykkeskriteriet* er oppfylt. Disse strekningene må så drøftes med lokalt politi og veieier. Der en slik *Strekningsvurdering* viser at strekningen er egnet for ATK gjøres konkrete fartsmålinger for å finne ut om strekningen tilfredsstillende *Fartskriteriet*.

Det videre arbeidet med tiltaket må også vurderes i lys av tekst i stortingsmeldingen om NTP 2025-2036, der det står at: «Regjeringen vil i planperioden legge til rette for å øke bruken av ATK, både punkt- og strekningsmåling, og vurdere endringer i kriteriene for etablering av tiltaket, for å kunne etablere ATK der det ikke har skjedd ulykker i forkant. Dette er særlig aktuelt for strekninger der høy fart er et betydelig problem, eksempelvis i tunneler. Regjeringen vil legge til rette for at ATK, både på punkt og strekning, kan brukes som et mer proaktivt trafiksikkerhetstiltak.» (Jf. side 99 i NTP).

Tiltak 3 Politiet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, lage en helhetlig strategi og plan for mer effektiv bruk av ATK.

Ansvar: Politidirektoratet (POD)

Kontaktperson i politiet: Runar Karlsen

Kontaktperson i Statens vegvesen: Guro Ranæs

Status første halvår 2024

Politiet og Statens vegvesen har startet arbeidet med å utarbeide en helhetlig strategi og en mer konkret plan for mer effektiv bruk av ATK. Dette strategiarbeidet blir ledet av *ATK fagforum*, som har deltakere fra både politiet (POD og UP) og Statens vegvesen. Strategien vil omtale både dagens og mulig fremtidig bruk.

Videre vil blant annet kriterier for bruk, antall ATK-anlegg, ny måle- og kamerateknologi samt digitalisering av arbeidsprosesser kunne ha betydning for valg av strategi. Budsjet, finansiering samt beslutning om årlige måltall på antall saker vil også påvirke retningsvalg og i tillegg påvirke den konkrete implementeringen.

Planer for 2024 og 2025

En overordnet og helhetlig strategi må være forankret i både Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet. Videre vil de politiske føringene om bruk av ATK i *Nasjonal transportplan 2025-2036* bli lagt til grunn i det videre arbeidet med tiltaket.

Tiltak 4 Politiet vil effektivisere saksbehandlingen av ATK, og arbeide for digital utsendelse og mottak av bøter.

Ansvar: Politidirektoratet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

Prosjektet *Ny saksbehandlingsløsning for ATK* er godt i gang og følger foreløpig utviklingsplan om ferdigstillelse i 2025. Kontakt med fører er allerede nå i noe grad flyttet over fra papirbrev til digital løsning. Det gjelder først og fremst oversendelsen av forenklede forelegg fra politiet til fører av private kjøretøy.

Dersom fører ikke har reservert seg eller aktivt har valgt en elektronisk postkasse, blir forenklede forelegg sendt til fører i *Altinn*.

Dette har det vært gode erfaringer med siden oppstarten sommeren 2023.

Planer for 2024 og 2025

I løpet av 2024 er planen å flytte all kommunikasjon med borger over til Politiet.no. Det betyr alle typer av brev, vedlegg etc. Dette vil bidra til å effektivisere politiets arbeidsprosesser ytterligere, øke kvaliteten, styrke rettsikkerheten, sikre inntjening for staten, og ikke minst vil ytterligere digitalisering bidra til å gi borgerne en bedre brukeropplevelse i møte med politiet.

Tiltak 5 Trygg Trafikk vil arbeide for at trafiksikkerhet tillegges større vekt når det tas prinsipielle valg knyttet til fastsettelse av fartsgrenser.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Miriam Kvanvik

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk har fremskaffet kunnskap om verdsetting av sparte liv versus spart reisetid i samfunnsøkonomiske analyser, som brukes som grunnlag for viktige beslutninger i samferdselssektoren. I en rapport utarbeidet av Rune Elvik ved TØI fremkommer blant annet at *en* spart reisetime verdsettes langt høyere enn *en* ekstra levetime². Dette kan gi insentiver til redusert sikkerhetsnivå og høye fartsgrenser i veiprojekter.

Trygg Trafikk har videreformidlet denne kunnskapen i diverse prosesser, blant annet i høringer om henholdsvis endring av veinormal *N100 Veg og gateutforming* og transportetatens leveranser til *Nasjonal transportplan 2025-2036*.

Planer for 2024 og 2025

I forbindelse med ny *Nasjonal transportplan* har TØI på oppdrag av Samferdselsdepartementet utredet hastighetsbegrensninger som virkemiddel for å redusere antall drepte og hardt skadde. Beregningene viser at vi kan spare mange liv ved lavere fartsgrenser, spesielt hvis det settes inn supplerende fartsreduserende tiltak, som kampanjer, utstrakt bruk av ATK og intensivert kontrollvirksomhet.

Trygg Trafikk vil derfor være en pådriver for lavere fartsgrenser. Mer konkret anbefales at ulykkeutsatte strekninger med fartsgrense 80 km/t skiltes ned til 70 km/t, at strekninger med fartsgrense 50 km/t der mange sykler og går skiltes ned til 30 eller 40 km/t og at smale firefelts motorveier med fartsgrense 110 km/t skiltes ned til 90 eller 100 km/t.

Tiltak 6 Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale fartskampanjen.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status første halvår 2024

Fartskampanjen har en sosial normtilnærming. Den har som mål å fremheve den positive atferden som foreligger og at fler og fler følger fartsgrensene. Kampanjen har hatt regelmessige kampanjepulser 2-3 ganger i året siden oppstarten i 2020. Pulsene legges opp til politiets kontrolluker. Det har blitt utviklet forskjellig type materiell, blant annet filmer og radiospotter til ulike type kanaler. Kampanjepulsene har blitt kontinuerlig evaluert og videre utvikling skjer på bakgrunn av dette og strategien som ligger til grunn.

Planer for 2024 og 2025

Kampanjen vil bli videreført og evaluert. Kampanjen avsluttes i 2024 eller medio 2025.

² TØI- Arbeidsdokument 517405067 Nullvisjonen, samfunnsøkonomiske analyser og trafikksikkerhet, 31. mai 2021

Tiltak 7 Statens vegvesen vil gjennomføre en systematisk kartlegging av veinettet for å identifisere strekninger der veiutformingen inviterer til å kjøre fortere enn det som er forsvarlig, og derfor kan bidra til økt risiko for ulykker.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Arild Engebretsen

Status første halvår 2024

Bakgrunnen for tiltaket er en gjennomgang av fartsrelaterte dødsulykker basert på data fra *Ulykkesanalysegruppa* (UAG)³. Studien viser at det i en stor andel av ulykkene der «*godt over fartsgrensen*» er angitt som en sannsynlig medvirkende faktor var forhold ved veien og/eller veiens omgivelser som inviterte til å kjøre raskere enn det som var forsvarlig. Dette kan for eksempel skyldes punktvis vanskelig veigeometri eller kort sikt lengde.

Det har vært forutsetningen at ny ulykkesmodell (jf. tiltak nr. 161) og fartsdata fra *TomTom* skal kunne brukes i kartleggingen. Det er fortsatt usikkert om det vil la seg gjøre å bruke fartsdata fra *TomTom* til dette formålet, og kartleggingen er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen avventer endelig avklaring om bruk av fartsdata fra *TomTom*. Dersom det viser seg umulig å bruke slike data søkes alternative løsninger. Dette kan for eksempel være en tilnærming via de geometriske elementene.

Grunnet stor usikkerhet foreligger det per nå ingen konkret fremdriftsplan for arbeidet med tiltaket.

³ TØI-rapport nr. 1569/2017 Dybdestudier av fartsrelaterte ulykker ved bruk av UAG-data

2. Rus

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 7 i tiltaksplanen – Rus.

Tiltak 8 **Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkontroller.**

Ansvar: Politidirektoratet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

I Politidirektoratets *Instruks for politiets trafikkjeneste – GP-4027*, under kapitlet *Generelt*, ligger følgende pålegg: *En trafikkontroll skal som minimum inneholde kontroll av førerrett og rus.* Instruksen ble revidert 15. mars 2024, men dette kravet har ligget uendret gjennom mange år.

Dersom tiltaket gjennomføres vil både den objektive og den subjektive oppdagelsesrisikoen øke i betydelig grad, noe som på sikt vil bidra til at færre førere tar risikoen med å kjøre etter å ha inntatt rusmidler, og at flere førere avdekkes for ruspåvirket kjøring.

Gjennomføring av tiltaket er basert på tillit mellom Politidirektoratet, politidistriktene og Utrykningspolitiet, og kommuniseres tydelig til alle enhetene i årlige styringsdokumenter.

Planer for 2024 og 2025

Føringen gjelder i 2024 og vil fortsatt ligge til grunn i årene som kommer.

Tiltak 9 **Politiet vil innskjerpe rutiner med hensyn til rustesting av alle førere involvert i ulykker.**

Ansvar: Politidirektoratet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

I brev av 11. august 2017 ga riksadvokaten politiet pålegg om rustesting av alle førere som har vært involvert i en dødsulykke. Pålegget fra riksadvokaten er en av flere innskjerpinger og krav til politiets etterforskning av dødsulykker i trafikken, som tiltak i en oppfølging av dødsulykker rapporten – *Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015 – Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikksaker.*

Rustesting skal imidlertid ikke avgrenses til kun å gjelde dødsulykker. Det fremgår av *Instruks for politiets trafikkjeneste – GP 4027* at alle politiets trafikkontroller minimum skal inneholde kontroll av førerrett og rus (jf. tiltak nr. 8). Dette må selvsagt også gjelde for den kontrollen politiet gjennomfører av førere som har vært involvert i trafikkulykker der politiet har kommet til åstedet.

Planer for 2024 og 2025

Politiet har en plikt til å følge opp riksadvokatens pålegg i straffesaksoppfølging, og skriftlige pålegg og direktiver gjelder inntil eventuelt nye foreligger.

Fokuset på rustesting av alle førere som har vært involvert i personskadeulykker vil bli videreført.

Tiltak 10 Statens vegvesen vil gjøre en vurdering av om gjeldende påbud om alkohol i buss skal foreslås utvidet til også å gjelde drosje.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Håkon Rosendahl

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket vil ha aktivitet i 2025, og vil bli ferdigstilt før planperiodens utløp. Det er mulig at det vil være oppstart allerede høsten 2024, med undersøkelse av om forarbeidet som ble gjort ved innføring av alkohol i buss, også kan brukes når Statens vegvesen skal vurdere alkohol i drosje.

Tiltak 11 MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, være pådriver for et promilleprogram med alkohol som et alternativ til tap av føreretten for promilledømte.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk og Trygg Trafikk

Kontaktperson fra MA – Rusfri Trafikk: Anders Skavdal Havdal

Kontaktperson fra Tygg Trafikk: Bård Morten Johansen

Status første halvår 2024

Saken har, via Utrykningspolitiet, vært tatt opp med riksadvokaten. De stilte seg ikke umiddelbart kritisk, men hadde noen innsigelser, blant annet på karenstid. Dette handler om å opprettholde de allmennpreventive hensyn. Det er også en rekke øvrige problemstillinger som må avklares, blant annet hvilket promillenivå tiltaket kan rette seg mot.

Planer for 2024 og 2025

MA – Rusfri Trafikk og Trygg Trafikk vil fortsette å se på hvilke muligheter og begrensninger lovverket setter for gjennomføring av tiltaket. Videre vil det, via ETSC⁴, bli tatt kontakt med land som har iverksatt ordningen, for å høste av deres erfaringer.

⁴ European Transport Safety Council

Tiltak 12 MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med de øvrige aktørene i *Rusforum*, gjennomføre et forprosjekt som vurderer implementering av alkoholås som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk
Kontaktperson: Anders Skavdal Havdal

Status første halvår 2024

Tiltaket har blitt drøftet og vurdert gjentatte ganger i *Rusforum*. Dette tiltaket viser seg vanskelig å gjennomføre da det foreligger EU-forordninger som hindrer førerrett for personer med et uttalt alkoholproblem, selv med vilkår om alkoholås. Det vurderes om det kan gjøres via forvaltningssiden, ved at lege sender bekymringsmelding om skikkethet til statsforvalter, som kan gjøre en vurdering av om alkoholås kan innføres som et vilkår for å beholde førerretten.

Planer for 2024 og 2025

MA – Rusfri Trafikk vil undersøke om tiltaket er gjennomførbart med tanke på de juridiske hindringene.

Tiltak 13 Av-og-til vil, i samarbeid med politiet og samarbeidende kommuner, gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.

Ansvar: Alkovettorganisasjonen Av-og-til
Kontaktperson: Ragnhild Kaski

Status første halvår 2024

Alkovettorganisasjonen Av-og-til og politiet samarbeider om to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring. Kampanjene er koordinert opp mot politiets to årlige kontrolluker med fokus på ruspåvirket kjøring (uke 23 og uke 50).

Våren 2022 foregikk kampanjen digitalt i sosiale medier, på nettsidene www.avogtil.no og gjennom presseutspill. Fra og med kontrolluken i desember 2022 har Av-og-til igjen utviklet materiell som brosjyrer og isskraper/pussekluter med budskap, som politiet får tilbud om å bruke under sine kontroller.

I sosiale medier og i presseutspill fokuseres det på budskapet om ikke å kjøre dagen derpå. I 2023 ble Av-og-til sin promillekalkulator brukt 519 542 ganger.

Av-og-til sine 62 samarbeidskommuner får også tilbud om materiell om temaet, og de tilbys minst ett felles presseutspill om promillekjøring hvert år. I 2023 var dette i form av et felles leserinnlegg som stod på trykk i en rekke lokalaviser.

Antall politienheter som har bestilt nytt materiell til ruskontrolluken har variert. Desember 2022 var det 21 enheter, sommeren 2023 22 enheter og desember 2023 15 enheter som bestilte materiell.

Planer for 2024 og 2025

Av-og-til vil fortsette med kampanjer i forbindelse med politiets ruskontrolluker i 2024 og 2025, og har en fortløpende dialog med Utrykningspolitiet om hva som er riktig innretning for dette arbeidet.

Av-og-til vil fortsatt tilby materiell som kan brukes av politiet og av organisasjonens samarbeidskommuner, ha kampanjer i sosiale medier og presseutspill. Begge årene vil det bli gjennomført befolkningsundersøkelser om nordmenns holdninger til promillekjøring.

Tiltak 14 Ung i Trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandreutstillingen *DeathTrip on the Road*.

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Lea Cristine Tvervåg

Status første halvår 2024

Ung i trafikken har videreført og viderefører prosjektet *DeathTrip* og vandreutstillingen *DeathTrip – On the road* med høy suksess. *DeathTrip*-prosjektet er til stor interesse for videregående skoler med linjene Media og kommunikasjon og Informasjonsteknologi og medieproduksjon. Påmelding til prosjektet og konkurransen øker hvert år, og kampanjene som leveres for å forebygge ruskjøring i trafikken er anvendbare, idérike og kreative. Ung i trafikken bruker kampanjene fra *DeathTrip* innad i organisasjonens andre prosjekter, i skolene og lokalmiljøet, digitalt i organisasjonens SoMe kanaler/nettside, fysisk i ulike ungdomsmiljø og på arrangementer knyttet til russetiden. Organisasjonens andre prosjekter innebærer oppdatering av filmer, plakater og quiz på vandreutstillingen *DeathTrip – On the road* og på Norsk vegmuseum på Lillehammer.

Ung i trafikken har de siste årene utført stadig flere frivillige promilletester på festivaler under sommerturnéen med *DeathTrip – On the road*. Det er registrert en økt interesse for organisasjonens tilstedeværelse på større festivaler. Blant annet vil de sommeren 2024 være til stede på Norges største festival, *Tons of Rock* - gjennom hele festivaltiden og med promilletesting på hjemreisedag. Sommerturnéen foregår over seks uker og er innom ulike festivaler som *Palmesus* og *Gatebil*, i tillegg til arrangementer som Arendalsuka og familiedag med råne-/jentegruppen *Ignition Crew*. Ung i trafikken arrangerer også egne elsparkesykkel-events i sentrum av de største byene i samarbeid med Voi.

Planer for 2024 og 2025

Ung i trafikken vil videreføre både *DeathTrip* og *DeathTrip – On the road* i 2024 og 2025. Med stabil påmelding og unges behov for sommerjobb står ingenting i veien for å videreføre begge prosjektene.

Ung i trafikken fortsetter med vinner-kategorien «Beste interaktive produkt» i *DeathTrip*-konkurransen for fjerde år på rad. IT spiller en stadig større rolle i medieutdanningen, og denne

kategoriene får medieklassene med i konkurransen, ved at deltakelse i *DeathTrip* bidrar til oppnåelse av læreplanmål. Kategoriene har høyt fokus og er viktig for å beholde prosjektet i skolen.

Grunnet økning i antall påmeldte skoler og klasser i *DeathTrip* er det søkt om midler til å ansette en prosjektmedarbeider til 2025. Denne personen skal bistå med å avholde kick-off og ved andre behov i forbindelse med gjennomføring av prosjektet.

Tiltak 15 Ung i Trafikken vil oppdatere e-læringskurset *Rus i trafikken*, og gjøre det brukervennlig for målgruppen fra ulike digitale enheter.

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Lea Cristine Tvervåg

Status første halvår 2024

Siden Ung i trafikken fikk nye nettsider i slutten av 2022 er e-læringskurset blitt mobilvennlig. Nå har organisasjonen muligheter for å legge til moduler, filmer, interaktive løsninger og quizer etter eget ønske. E-læringskurset er blant annet oppdatert med nye animerte filmer, som viser hvordan rusmidlene alkohol, hasj og kokain påvirker kjøreferdighetene, hva man vil oppleve under rusen bak rattet og hva som skjer etter ulykken. Disse filmene er også publisert i Ung i trafikken sine SoMe-kanaler.

Nye *DeathTrip*-videoer (se tiltak nr. 14) er lagt til og er nå en del av kurset. Mange elever som deltar i *DeathTrip* bruker e-læringskurset for å skaffe seg kunnskap om temaet før de lager kampanjer for å forebygge ruskjøring i trafikken. Det utgjør rundt 1 000 av de totalt rundt 2 500 unike brukerne som er innom kurset i løpet av ett år. Ett eksempel på andre brukere er Sande Trafikkskole, som bruker kurset i undervisningen knyttet til å ta førerkortet.

Planer for 2024 og 2025

E-læringskurset oppdateres årlig med ny statistikk. Hvert år blir det også lagt inn nye *DeathTrip*-videoer. Videre er en ny kollisjonsvideo i samme stil som de nye animasjonsfilmene om ulike rustyper under arbeid i 2024. *DeathTrip*-elever vil fortsatt bli oppfordret til å ta kurset før de starter produksjon av kampanjer. Ung i trafikken ønsker å samarbeide med *Teoritentamen.no* og flere trafikkskoler, slik at de benytter seg av hele eller deler av kurset i undervisningen.

Tiltak 16 Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.

Ansvar: Kriminalomsorgen

Kontaktpersoner: Anne Dahl og Eli Myhrvold

Status første halvår 2024

Etter mange år med nedgang i dommer på *Program mot ruspåvirket kjøring*, har det vært en økning fra 355 iverksatte dommer i 2022 til 396 iverksatte dommer i 2023.

Før straffereaksjonen idømmes må det gjennomføres en personundersøkelse med egnethetsvurdering. Antall rekvirerte personundersøkelser økte fra 833 i 2022 til 951 i 2023, noe som kan tyde på at påtalemyndigheten i større grad har blitt bevisst på straffegjennomføringsformen, blant annet gjennom at enkelte friomsorgskontor har hatt møter om *Program mot ruspåvirket kjøring* med påtale og/eller domstol i sitt distrikt. I tillegg har det blitt sendt ut informasjonsskriv til alle politidistriktene med informasjon om programmet.

Planer for 2024 og 2025

Kriminalomsorgen er avhengig av at påtalemyndighet og domstol tar initiativ til og idømmer programmet, og i den forbindelse er det i Kriminalomsorgsdirektoratets disponeringsbrev til regionene bedt om at det i 2024 arrangeres strafferettskonferanser med særlig fokus på *Program mot ruspåvirket kjøring*.

Tiltak 17 **Kriminalomsorgen vil utarbeide et faglig innhold om ruspåvirket kjøring tilpasset domfelte som gjennomfører straff med elektronisk kontroll.**

Ansvar: Kriminalomsorgen
Kontaktpersoner: Anne Dahl og Eli Myhrvold

Status første halvår 2024

Arbeidet med dette tiltaket er foreløpig ikke påbegynt.

Planer for 2024 og 2025

Planen er at kriminalomsorgens høgskole og utdanning i 2024 skal utarbeide et faglig innhold om ruspåvirket kjøring tilpasset domfelte som gjennomfører straff med elektronisk kontroll.

Tiltak 18 **Politiet vil, i tråd med «Forebygging som politiets hovedstrategi», se på mulighet for å innføre nye rutiner for mer systematisk bruk av samtaler med rusførere med veiledning blant annet om muligheter for hjelp til å unngå gjentagende ruskjøring.**

Ansvar: Politidirektoratet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

Politiet har så langt ikke prioritert å innføres nye rutiner med obligatorisk bruk av samtaler med rusførere. Derimot gjennomføres slike samtaler lokalt og etter konkrete vurderinger. I tillegg vil de som er idømt kriminalomsorgens *Program mot ruspåvirket kjøring* (se tiltak nr. 16) ha samtaler som en del av programmet.

Planer for 2024 og 2025

Det vil ikke bli igangsatt et arbeid med å etablere nye rutiner i inneværende tiltaksperiode.

Tiltak 19 **MA - Rusfri Trafikk vil, sammen med MHF i Sverige, gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring gjennom tre år.**

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk
Kontaktperson: Anders Skavdal Havdal

Status første halvår 2024

Første del av spørreundersøkelsen om holdninger til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring ble gjennomført i 2022.

Planer for 2024 og 2025

Det er sendt søknad om midler til å gjennomføre undersøkelsen på nytt i 2025, med formål å avdekke eventuelle endringer i holdning.

Tiltak 20 **Oslo universitetssykehus skal gjennomføre en veikantundersøkelse for å kartlegge omfanget av ruspåvirkning i trafikken.**

Ansvar: Oslo universitetssykehus
Kontaktperson: Ragnhild Jamt

Status første halvår 2024

Det er opprettet en prosjektgruppe med deltakere fra Oslo universitetssykehus, Statens vegvesen og Utrykningspolitiet. Undersøkelsen finansieres med midler fra Oslo universitetssykehus, Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet og Helsedirektoratet. Studien vil bli gjennomført i samarbeid med Utrykningspolitiets Distrikt 1 - Øst og Distrikt 3 – Vest, i tillegg til Oslo politidistrikt. Flere UP-distrikter kan involveres hvis studien får tildelt mer midler. Detaljplanlegging pågår.

Planer for 2024 og 2025

Rekruttering av motorvognførere i tilfeldig veitrafikk vil pågå i ett år og er planlagt startet i september 2024. Analyse av alkohol, trafikkfarlige legemidler og narkotika i innsamlede spyttprøver vil pågå noen måneder lenger. Det samme vil statistiske analyser av innsamlede data.

Tiltak 21 Oslo universitetssykehus vil gjennomføre en nasjonal studie av rus blant skadde trafikanter innlagt på sykehus.

Ansvar: Oslo universitetssykehus

Kontaktperson: Benedicte Jørgenrud

Status første halvår 2024

Studien er del av et stort nasjonalt prosjekt om rus blant potensielt hardt skadde pasienter mottatt med traumeteam på sykehus. Rekruttering av pasienter ble gjennomført i perioden 2018-2020, og 35 av 38 norske sykehus med traumefunksjon var med i studien.

Totalt ble 4 878 pasienter rekruttert i løpet av 12 måneder, 2 320 av pasientene (48 prosent) hadde blitt skadet i transportulykker. Det ble påvist alkohol, trafikkfarlige legemidler eller narkotika i blodprøver fra 23 prosent av disse.

Norsk rapport ble publisert i 2022⁵. Engelskspråklig vitenskapelig artikkel ble publisert i fagtidsskriftet *Injury* i 2023⁶.

Planer for 2024 og 2025

Datamaterialet skal kobles med flere dataregistre for forskning på ulike problemstillinger relatert til skaderisiko, behandling og utfall.

⁵ Jørgenrud B, Gjerde H, Bråthen CC, Bogstrand ST, Rosseland LA, Kristiansen T. Rusmiddel- og legemiddelbruk som risikofaktorer for alvorlige ulykker. Oslo: Oslo universitetssykehus; 2022. Data for trafikkskadde pasienter finnes på side 13-16.

⁶ Bråthen CC, Jørgenrud BM, Bogstrand ST, Gjerde H, Rosseland LA, Kristiansen T. **Prevalence of use and Impairment from Drugs and Alcohol among Trauma Patients: A national prospective observational study.** *Injury* 2023; 54: 111160. <https://doi.org/10.1016/j.injury.2023.111160>
Artikkelen har blitt omtalt i Tidsskrift for Den norske legeforening (<https://doi.org/10.4045/tidsskr.23.0835>) og av NRK (<https://www.nrk.no/innlandet/ny-norsk-studie-over-en-tredjedel-av-skadde-pasienter-pa-sykehus-er-ruspavirka-1.16749688>)

3. Beltebruk og riktig sikring av barn

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 8 i tiltaksplanen – Beltebruk og riktig sikring av barn.

Tiltak 22 Statens vegvesen vil utarbeide en oppdatert temaanalyse om manglende bruk av bilbelte, basert på data fra UAG.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bjarte Skaugset

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket er planlagt gjennomført i 2025.

Tiltak 23 Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse om feilsikring, basert på blant annet funn fra UAG og SHK.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bjarte Skaugset

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket er planlagt gjennomført i 2025.

Tiltak 24 Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen, i samarbeid med Fellesforbundet, NHO Transport og Yrkestrafikkforbundet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bjarte Skaugset

Status første halvår 2024

Kontrollinnsats fra Statens vegvesen kombinert med kommunikasjonstiltak og godt samarbeid med bussnæringen er avgjørende for å påvirke beltebruken i buss i riktig retning.

Statens vegvesen har i planperioden gjennomført kontroller og kampanjetiltak i forbindelse med den landsomfattende kampanjen for beltebruk i buss. Kampanjen er et samarbeid med bransjen, og det gjennomføres minimum to møter hvert år for å informere om og koordinere innsatsen. Kampanjeperiodene er lagt til vår og høst. Både Statens vegvesen og busselskapene bruker materiell fra kampanjen, så vel i og utenfor kampanjeperioden. Høsten 2023 ble det utarbeidet nytt kampanjemateriell til TV, kino, bussterminaler og sosiale medier.

Planer for 2024 og 2025

Bussbeltekampanjen vil bli videreført i samarbeid med bussnæringen.

Tiltak 25 Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet If, gjennomføre en årlig kampanje om riktig sikring av barn i bil, herunder også informere om viktigheten av bakovervendt sikring for aldersgruppen 1-3 år.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status første halvår 2024

Prosjektet «Barn i bil» har benyttet 2023 til å vurdere prosjektets tidligere arbeid, og sett på muligheter fremover. I løpet av året har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse blant foreldre som har barn i alderen 3-10 år, med totalt 918 respondenter.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk planlegger å utvikle en ny kommunikasjonskampanje om riktig sikring av barn i bil, som i hovedsak skal rette seg mot sikring av de eldste barna. Både kontroller av barn i bil og spørreundersøkelsen viser at man slutter for tidlig med barnesikringsutstyr. Allerede ved 7-8 års alder er det flere foreldre som slutter helt med sikringsutstyr. I tillegg avdekket spørreundersøkelsen at det også er denne aldersgruppen det lettest slurves med i hverdagen og på korte turer. Kampanjen skal kunne vare i 2-3 år.

I tillegg vil Trygg Trafikk fortsatt informere om viktigheten av å ha barn sikret bakovervendt, via materiell til helsestasjoner, organisasjonens digitale bilstolvelger og på nettsider og kurs.

Tiltak 26 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med politiet, gjennomføre tellinger/kontroller av sikring av barn annet hvert år.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status første halvår 2024

Prosjektet «Barn i bil» har i løpet av 2023 gjennomført tellinger/kontroller i samarbeid med politiet. 2090 barn ble kontrollert i en periode fra starten av mars til slutten av mai.

Resultatene viste at:

- 65 prosent av barn fra 1 til og med 3 år satt bakovervendt i bil.
- I aldergruppen fra og med 4 til og med 8 år satt 48 prosent forovervendt i bilstol, 30 prosent på bilpute, 15 prosent sikret kun i bilens originale belter, 5 prosent bakovervendt og 2 prosent usikret.

21 prosent av barn fra 1 til og med 8 år var feilsikret i bil:

- 4 prosent hadde belte under armen, bak ryggen eller ned på overarm.
- 3 prosent hadde feil sikringsutstyr i forhold til alder, vekt og høyde.
- 2 prosent hadde belte for høyt på magen.
- 10 prosent hadde slakke eller tvinnede belter.
- 1 prosent hadde feilmontert/løs bilstol.
- 1 prosent satt foran aktiv airbag (inkludert forovervendt under 140 cm).

I løpet av høsten 2023 og vinteren 2024 ble tallene presentert i tre ulike pressemeldinger, og innsalg til media: «Mange barn er farlig sikret på norske veier», «Foreldre er for raske med å hive ut bilstolen» og «Foreldre snur barna i bil for tidlig».

Planer for 2024 og 2025

I løpet av 2024 starter planleggingen av nye tellinger/kontroller i 2025. De vil bli gjennomført sammen med politiet i løpet av vinter/vår 2025.

Tiltak 27 Trygg Trafikk vil formidle informasjon til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet om riktig sikring av barn i bil.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk har spredt informasjon til helsestasjonene om riktig sikring av barn i bil. Denne informasjonen gir helsestasjonene videre til sine målgrupper. Arbeidet skjer først og fremst gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*. Et av kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* er at helsestasjonene tilbyr informasjon om sikring av barn i bil. 178 kommuner er godkjent per 19. april 2024.

Trygg Trafikk har også gjennomført kurs og informasjonsaktiviteter flere steder i landet etter forespørsel fra helsestasjoner.

Våren 2023 ble det gjennomført telling av sikring av barn i bil i alle landets 11 fylker. Tellingene ble gjennomført som del av politiets kontroller. Informasjon og opplæring til politimannskapene ble gitt i januar og februar 2023.

Det er utarbeidet informasjonsmateriell om sikring av barn i bil på ulike språk, og dette er distribuert til voksenopplæringen i fylkene. Barnehager og helsestasjoner bestiller jevnlig brosjyrer fra Trygg Trafikk.

Planer for 2024 og 2025

I løpet av 2024 vil Trygg Trafikk distribuere materiell til utdeling på helsestasjonene. I løpet av perioden vil det også bli gjennomført nye tellinger som en del av politiets kontroller, samt opplæring av politimannskapene.

Tiltak 28 Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold: Sikringsutstyr er på plass i alle busser uavhengig av bussklasse, og har vært det i minst 10-15 år allerede. Det informeres og annonseres om bruk av belte på skjerm i «nesten» alle bussene. Bussjåførene følger opp så godt de kan. Det er ikke gjennomført større «atferdsrettede tiltak» i planperioden.

Akershus: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Innlandet: Alle busser og drosjer har setebelter. Fylkeskommunen er pådriver for å utvikle samarbeidet med transportører/skoler når det gjelder bruk av setebelter. Skoleskyssen innarbeides i ordensreglementet på skolene. Det planlegges sitteplasser til alle «skysselever». Det oppnevnes kontaktpersoner i busselskap og skoler med ansvar/fokus på skoleskyss, og det gjennomføres kurs/opplæring av sjåførere med spesiell vekt på skoleskyss.

Buskerud: Trafikksikkerhet følges opp i leveranseavtale med administrasjonsselskapet *Brakar*, som har ansvaret for kollektivtrafikktenestene i Buskerud. Oppfølging skjer i driftsmøter og i sikkerhets- og beredskapsmøter hvor sikring av barn i buss er blant temaene som tas opp med operatørene for buss. Det er i tillegg til dette etablert en felles forståelse mellom *Brakar* og operatørene om hvordan reglene skal tolkes. I dette inngår også planer for informasjon rettet mot de yngste elevene. *Brakar* har laget et informasjonsopplegg "*Trygg skolevei*" rettet mot skolebarn i 1. og 2. klasse, som kan brukes som informasjonsmateriell og eventuelt i undervisningen.

Vestfold: Fylkeskommunen har utviklet en egen kampanje med materiale for "*Sikring av store barn i bil*" i samarbeid med Trygg Trafikk og Utrykningspolitiet. Kontroller utføres av Utrykningspolitiet.

Telemark: Trygg Trafikk i Telemark gjennomfører "*barn i bil på 1-2-3*" i noen barnehager hvert år. Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk i Telemark følger opp med tellinger, kontroll og informasjon om riktig sikring av barn i bil ved skoler og barnehager.

Agder: *Nullvisjonen Agder* er rundt i barnehager og på skoler for å gi opplæring. Trafikksikkerhetsambassadørene har tiltak på videregående skoler. *Trafoen* og *18pluss* gjennomfører aktiviteter for skoleelever og unge voksne.

Rogaland: I Rogaland er det *Kolumbus* som har ansvaret for skoleskyss. *Kolumbus* sender ut informasjon om sikring av barn i bil og buss til alle 1. klassinger. Rogaland fylkeskommune har et tett samarbeid med Trygg Trafikk for å øke bruken av sikkerhetsutstyr og for målrettet opplæring inn mot barnehager, skoler og studenter.

Vestland: Fylkeskommunen har innført krav til setebelte i alle nye busskontrakter. De har jevnlig oppfølging av operatørene for å sikre etterlevelse av kontraktskravene. Videre vektlegges kundeinformasjon og kampanjer rettet mot trafikksikker atferd, blant annet bruk av belte i buss.

Møre og Romsdal: Gjennom kontraktene stiller fylkeskommunen krav til at det er setebelter i busser, slik lovkravet har vært. I nye kontrakter stilles det også krav til setebelte i bybusser. Ved skolestart hvert år er det oppfølging av skoleskyssen, med fokus på kapasitet og ståplasser.

Trøndelag: Det er vedtatt og gjennomført tiltak som medfører at det skal være setebelter på alle skolebusser (med unntak av bybusser i rute).

Nordland: Etter søknad tildeles tilskudd til helsestasjoner, som orienterer om trafikksikkerhet ved hjemmebesøk, på helsestasjon, i barnehager og på skoler. Alle nye busser skal ha trepunkts selger og integrerte barnestoler.

Troms: Dette inngår i kravspesifikasjonene til operatørene.

Finnmark: Fylkeskommunen har i sine kontrakter gitt tydelige føringer til materialvalg ved kjøp av nytt bussmateriell.

Planer for 2024 og 2025

Østfold, Agder, Rogaland, Vestland og Trøndelag har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Telemark, Møre og Romsdal, Nordland og Troms oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Akershus: Trygg Trafikk i Akershus vil, sammen med fylkeskommunen, informere kommunene om ansvaret skyss-selskapene har for de elevene som tilbys skoletransport.

Buskerud: Tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*» vil bli videreført. Andre initiativ følges opp gjennom handlingsplan og i dialog med *Brakar* ved behov.

Vestfold: Fylkeskommunen vil gjennomføre en ny kampanje for belte i buss.

Finnmark: Fylkeskommunen vil initiere en holdningskampanje rettet mot unge busspassasjerer.

4. Uoppmerksomhet

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 9 i tiltaksplanen – Uoppmerksomhet.

Tiltak 29 **Politiet vil fortsette å fokusere på uoppmerksomhet i trafikken og ha kontroller spesielt rettet mot mobilbruk.**

Ansvar: Politidirektoratet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

Kontrollkrav av ulovlig mobiltelefonbruk i bil er ett av flere målkrav Politidirektoratet gir til Utrykningspolitiet (UP) årlig. Samtidig som de standardiserte satsene i *forskrift om forenklet forelegg* har økt kraftig de senere år har politiet avdekket færre slike lovbrudd i årene frem til 2023. En av årsakene til det kan være at økte satser har gitt en forsterket avskrekkende effekt, med færre lovbrudd.

Det foreligger ikke et tilstrekkelig grunnlag for å beskrive situasjonen vinteren 2024.

Planer for 2024 og 2025

Målkravet til UP er videreført i 2024 og vil bli vurdert videreført også i 2025.

Tiltak 30 **Ung i Trafikken vil følge utviklingen av hvor mange i aldersgruppen opp til 26 år som blir bøtelagt for mobilbruk. Dette skal synliggjøres gjennom ulike virkemidler på sosiale medier og i pressemeldinger.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Status første halvår 2024

Ung i trafikken sendte i mai 2024 ut en pressemelding hvor de sammenlignet antall i aldersgruppen opp til 26 år som ble bøtelagt for mobilbruk i 2023 mot tilsvarende tall for 2022. I tillegg ble det laget et informativt og spennende innlegg på SoMe, med informasjon om tallene og om konsekvensene av mobilbruk.

Planer for 2024 og 2025

Ung i trafikken vil fortsette med å sende ut pressemelding/leserinnelegg ca. hver tredje måned om utviklingen i antall i aldersgruppen opp til 26 år som blir tatt for mobilbruk per fylke. Utover dette vil det bli gjennomført minimum en stor SoMe kampanje om uoppmerksomhet hvert av årene 2024 og 2025. Kampanjene vil inneholde holdningsfilmer, landingsside/kunnskapsside og en medieplan. Ung i trafikken vil i tillegg ha jevnlig fokus på temaet på sine sosiale medieplattformer.

Tiltak 31 **Statens vegvesen vil videreføre den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status første halvår 2024

Ny oppmerksomhetskampanje ble lansert sommeren 2023. Kampanjen er en videreføring av tidligere oppmerksomhetskampanje «*Takk for oppmerksomheten*», og har fokus på at «*å kjøre er det eneste du skal gjøre.*»

Uoppmerksomhet handler om mange ting, ikke bare bruk av mobiltelefon, som det ofte blir rettet mest søkelys på. Kampanjen har derfor fremdeles en helhetlig tilnærming. En viktig del av kampanjen er å skape økt bevissthet og å gi handlingsstrategier, samt å motivere og hjelpe til reell atferdsendring.

Det er gjennomført et eksperiment hvor man har fått folk til å endre atferd, dvs. slutte å gjøre minst én ting mens de kjører. Det har også blitt gjennomført kvalitative undersøkelser om temaet i virksomheter. Disse studiene har gitt viktig informasjon til det videre arbeidet med å utvikle kampanjen.

Kampanjen har flere ulike tiltak og virkemidler. Det er utviklet ulike typer materiell til ulike typer kanaler. Det er gjennomført stands og direkte dialog med publikum for å påvirke face-to-face. Det er laget en enkel test hvor man kan se på egne holdninger og atferd og velge noe man vil slutte å gjøre mens man kjører. Kampanjepulsene legges opp til å virke samtidig med politiets kontrolluker med fokus på oppmerksomhet/mobilbruk.

Kampanjepulsene har blitt kontinuerlig evaluert, og videre utvikling skjer på bakgrunn av dette og strategien som ligger til grunn. Målingene hittil er gode og viser høy positiv mottakelse og aksept.

Planer for 2024 og 2025

Videre arbeid vil fortsette å ha fokus på å øke bevissthet og motivasjon til reell endring, samt å gi hjelp og handlingsalternativer til dette. Nytt materiell vil bli utviklet. Det vil bli utviklet et eget konsept for å få virksomheter til å jobbe med uoppmerksomhet (jf. tiltak nr. 34).

Tiltak 32 **Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind, utvikle og gjennomføre en digital kampanje om uoppmerksomhet knyttet til ny teknologi i bil.**

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Status første halvår 2024

Prosjektet «*Skjermer i bil*» har to identifiserte mål, kunnskapsutvikling og folkeopplysning. Prosjektet har til nå jobbet med kunnskapsutvikling ved å analysere data fra datainnsamlingen som ble gjort i 2023. Kunnskapsutviklingen vil bli brukt som underlag for en fremtidig digital kampanje (folkeopplysning).

Planer for 2024 og 2025

Rapporten fra forskningsprosjektet «*Skjermer i bil*» skal ferdigstilles av SINTEF. I løpet av våren vil det bli lagt planer for et mulig fagmøte for å presentere resultatene fra forskningsprosjektet. Rapporten vil gå inn i kunnskapsgrunnlaget for en fremtidig digital kampanje. Det er planlagt oppstart av kampanjeplanlegging høsten 2024, og utvikling av kampanje i 2025.

Tiltak 33 **Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning.**

Ansvar: Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund

Kontaktperson for Trafikkforum: Stig Anders Ohrvik

Kontaktpersoner for Norges Trafikkskoleforbund: Pål Andersen og Solveig Spæren

Status første halvår 2024

Trafikkforum har i 2024 revidert lærebok for klassene AM 146 og AM 147, og er i ferd med å revidere lærebok for klasse B. Distraksjon og uoppmerksomhet er viktige emner som får stor oppmerksomhet i alle lærebøker, og Trafikkforum har ekstra stort fokus på dette ved revidering. Dette er dessuten et tema som det blir lagt vekt på i informasjonen som går ut til medlemmene, samt i kurs og etterutdanning. Trafikkforum forutsetter at medlemmene vektlegger distraksjon og uoppmerksomhet i føreropplæringen.

Uoppmerksomhet er en løpende del av *Norges Trafikkskoleforbund* sitt informasjonsarbeid på sosiale medier, på nett og i media, og de har publisert flere kortfilmer med fokus på uoppmerksomhet. Distraksjon og uoppmerksomhet er også inkludert i Trafikkskoleforbundets lærebokserie *Veien til førerkortet*, som oppdateres jevnlig og som stadig treffer nye målgrupper. Uoppmerksomhet er et gjennomgangstema i hele opplæringsløpet ved trafikkskolene, og risiko forbundet med distraksjon og uoppmerksomhet er derfor også tema på organisasjonens HMS-kurs for bransjen.

Planer for 2024 og 2025

Trafikkforum planlegger å revidere lærebok i klassene A1, A2 og A, samt boken *Den erfarne sjåfør* i 2024. Distraksjon og uoppmerksomhet er emner det vil være ekstra fokus på, og der teksten vil bli revidert dersom det er behov. Trafikkforum vil videreføre arbeidet med å informere medlemmene om temaet.

Også *Norges Trafikkskoleforbund* vil fortsette å rette fokus på distraksjon og uoppmerksomhet i føreropplæringen gjennom sine kanaler, herunder fagbokserie og opplæringstilbud.

Tiltak 34 **Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon og iverksette tiltak mot uoppmerksom kjøring.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status første halvår 2024

Oppmerksomhetskampanjen har en helhetlig og sosioøkologisk tilnærming, hvor målet er å involvere hele samfunnet i å bidra til mindre uoppmerksomhet i trafikken. Virksomheter har i så måte en stor og viktig rolle. Kampanjen har til nå brukt eksisterende materiell på LinkedIn overfor virksomheter. Det er gjennomført kvalitative undersøkelser for å få innsikt i virksomheters arbeid med uoppmerksomhet. Det arbeides med å utvikle et eget «*bedriftskonsept*» i kampanjen.

Det vil være et nært samarbeid mellom dette arbeidet og arbeidet med tiltakene nr. 152 (operasjonalisering av *Sikkerhetsstigen*) og 153 (veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid).

Planer for 2024 og 2025

Det vil bli arbeidet videre med å utvikle og implementere et «*bedriftskonsept*».

Tiltak 35 **Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre arbeidet med fokus på distraksjon og uoppmerksomhet gjennom programmene *Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* og gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien*.**

Ansvar: Norges Lastebileier-Forbund
Kontaktperson: Jens Olaf Rud

Status første halvår 2024

Programmet *Aktiv Sikkerhet* drives av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i samarbeid med If Forsikring og er rettet mot bedrifter som har et bevisst søkelys på trafiksikkerhet. Programmet har en egen e-læringsmodul hvor et av avsnittene omhandler oppmerksomhet i trafikken. Deltakeren må her svare på spørsmål som omhandler konsekvenser ved mangel av oppmerksomhet i trafikkbildet.

Programmet *Fair Transport* inneholder en trafiksikkerhetspolicy som viser bedriftenes holdninger og målsetninger når det gjelder trafiksikkerhet, herunder opplæring, oppmerksomhet, førerkompetanse og kjøreatferd.

Kampanjen *Hendene på rattet - Blikket på veien* har en bred tilnærming til begrepet oppmerksomhet og handler om mye mer enn bare bruk av mobiltelefon. Det er summen av alle de små oppmerksomhetstyvne som gjør uoppmerksomhet bak rattet så farlig. NLF henvender seg til yrkessjåførene som er de profesjonelle i trafikken og ber de ta ansvar og støtte kampanjen. *Hendene på rattet – Blikket på veien* er et samarbeid mellom NLF, Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Planer for 2024 og 2025

Aktivitetene fortsetter i 2024 og 2025.

Tiltak 36 Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og førerens rolle når det gjelder automatisering.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status første halvår 2024

Det er igangsatt et prosjekt der det sees på virksomheters fokus på oppmerksomhet i trafikken, spesielt knyttet til teknologi og automatisering. Sluttrapport ventes å foreligge i 2024. Prosjektet har nær sammenheng med tiltakene nr. 34 og 134.

Det er ferdigstilt et pilotprosjekt om virkning av ITS-systemer på trafikantatferd, jf. *TØI-rapport 2000/2023 Avanserte førerstøttesystemer og integrerte skjermer*. Se nærmere omtale under tiltak nr. 130.

Planer for 2024 og 2025

Det vil bli arbeidet videre med tiltaket og relevante prosjekter.

5. Barn 0-14 år

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 10 i tiltaksplanen – Barn 0-14 år.

Tiltak 37 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, videreutvikle *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barnehager og skoler tar klubben i bruk.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Status første halvår 2024

I 2023 ble *Barnas Trafikkklubb* sine nettsider oppdatert for å nå ut til flere barnehager og skoler. Det ble blant annet gjort enklere for de ulike brukerne (ansatte i barnehager og skoler, foreldre og SFO-ansatte) å navigere på nettsiden.

Trygg Trafikk gjennomførte også en nasjonal tegnekonkurranse for alle barn i barnehage, skole og SFO. Tema for tegnekonkurransen var at barna skulle tegne hvorfor det er viktig å bruke refleks i mørket. Det kom inn om lag 2 500 tegninger fra 122 skoler, 24 barnehager og 23 SFO'er. Målet var å gjøre *Barnas Trafikkklubb* mer kjent og å nå ut med kunnskap om trafiksikkerhet.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil fortsette å ha fokus på å øke kjennskapen til og bruken av *Barnas Trafikkklubb* i barnehager, skoler og SFO. Dette vil blant annet bli gjort ved bruk av sosiale medier.

Det skal gjennomføres en barnehagekartlegging i 2024. Denne vil gi svar på hvordan barnehagene jobber med trafiksikkerhet og trafikkopplæring. Den vil også vise hvilke behov og ønsker de ansatte i barnehagene har, for at de skal kunne arbeide systematisk og grundig om temaet trafikk. Trygg Trafikk vil bruke funnene til å forbedre sine trafikkopplæringsressurser.

Trygg Trafikk planlegger også å gjennomføre en ny nasjonal tegnekonkurranse i 2025.

Tiltak 38 Trygg Trafikk vil videreutvikle innholdet i kurset *Barnehagen i trafikken* i tråd med rammeplanen og arrangere kurs for barnehageansatte.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk har avholdt en rekke kurs for barnehageansatte i landets fylker. Kursene har fra 10-50 deltakere. Kursene evalueres, og tilbakemeldingene er jevnt over svært gode. Trygg Trafikks hovedkontor har flere kursholdere og organisasjonens regionansatte er involvert og til stede når kurs avholdes.

Kursene gir barnehageansatte relevant og grunnleggende kunnskap om trafikksikkerhet og om metoder for hvordan dette kan settes i system. På kursene formidles også kunnskap om hvordan man ferdes trygt med barn i trafikken og om hvordan de barnehageansatte kan samarbeide med foresatte om trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk har også utviklet et nettbasert kurs for ansatte i barnehage.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil fortsette å tilby kurs til barnehageansatte. I noen deler av landet har det etter covid vært noe utfordrende å få rekruttert nok deltakere. Det sees på hvordan dette skal løses, herunder vurderes ulike kursformer for å nå ut til flere.

Trygg Trafikk vil kontinuerlig videreutvikle og forbedre sine kurs, basert på tilbakemeldinger i evalueringene.

Tiltak 39 Trygg Trafikk vil oppdatere kursinnholdet for barnehagelærerutdanningene og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk avholder fagdager på flere av landets barnehagelærerutdanninger, og deltakerne får en innføring i trafikkrelaterte temaer det er viktig for barnehagelærere å ha kompetanse om. Kurset er populært og når ut i flere studiesteder. Kursene evalueres, og studentenes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode. Det er imidlertid en utfordring at flere av studiestedene av ulike årsaker ikke åpner for fagdager, og at de ikke gjøres obligatorisk. Dette innebærer at mange studenter ikke får dette tilbudet. De kan dermed risikere å gå ut i jobb uten å ha fått nødvendig kompetanse om rammeplanens føringer om trafikk, forskrifter knyttet til HMS og ansvaret for barns sikkerhet i barnehagen.

Mange barnehagelærerstudenter er ikke kjent med at rammeplanen omtaler trafikk og heller ikke personalets ansvar for barns sikkerhet i trafikken. På fagdagen kobles disse områdene sammen og det viser seg å være en øyeåpner for mange studenter. På Trygg Trafikk sine nettsider er det lagt ut informasjon om trafikk i rammeplanens fagområder.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk videreutvikler kurset fortløpende, basert på tilbakemeldinger fra studenter, studieledere og egne ansatte i fylkene. Kurset kombinerer teori med praktiske eksempler på hvordan opplæring og tilrettelegging kan gjøres i den enkelte barnehage. Det er ønskelig at kurset skal bli en obligatorisk del av barnehagelærerutdanningen, for dermed å sikre at studentene får den kompetansen de trenger om trafikksikkerhet og trafikkopplæring i barnehagen.

Tiltak 40 **NAF vil fortsette distribusjonen av *NAFFENS trafikkboks* til storebarns-avdelingene i landets barnehager.**

Ansvar: Norges Automobil-Forbund (NAF)

Kontaktperson: Stein Løkken

Status første halvår 2024

NAF har distribuert *NAFFENS trafikkboks* til storbarnavdelingene i alle barnehager som har meldt ønske via *NAFFENS* egen hjemmeside, eller som har henvendt seg via andre kanaler.

Planer for 2024 og 2025

NAF vil fortsette distribusjon av *NAFFENS trafikkboks* til storbarnavdelingene i alle barnehager som melder ønske om via *NAFFENS* egen hjemmeside, eller som henvender seg via andre kanaler.

Tiltak 41 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støtte- og veiledningsmateriell til grunnskolen i tråd med læreplanverket, som også kan brukes i SFO.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Tone Helstad Glomsrud

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk har laget nytt støtte- og veiledningsmateriell til SFO og skole. Ny rammeplan for SFO fra 2021 er lagt til grunn for dette arbeidet. Her står det blant annet at aktivitetene på SFO skal være basert på barns naturlige nysgjerrighet og frie lek gjennom bruk av nærmiljøet inne og ute.

Inne i den digitale læringsplattformen til *Barnas Trafikkklubb* er det blant annet utviklet en trafikkklubb for SFO, med filmer og læringsaktiviteter basert på «*barn til barn formidling*».

Trygg Trafikk har også laget fysisk materiell i form av en aktivitetsmatte med aktivitetskort, i samarbeid med *Øisteins Trafikkblyant*. Målet er å gi barn et lekeunivers som skal vekke nysgjerrighet på trafikk og gi mulighet for utforskning i trygge omgivelser. Matten gir også ansatte mulighet til å sette i gang samtaler der barna kan dele sine erfaringer og opplevelser.

Planer for 2024 og 2025

SFO er en ny arena for trafikksikkerhetsarbeid, med et stort potensial for å nå barn, ansatte og foreldre. Trygg Trafikk vil gjøre støtte- og veiledningsmaterialet mer tilgjengelig for ansatte og utvikle nytt materiell.

Trygg Trafikk planlegger også å teste ut modeller for kurs rettet mot SFO-ansatte, ved hjelp av egnede ressurskoler.

Det har vært endringer i kontaktpersoner hos Utdanningsdirektoratet. Trygg Trafikk vil søke mer samarbeid Utdanningsdirektoratet når tiltaket går inn i «implementerings- og spredningsfasen».

Tiltak 42 Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund og Syklistenes Landsforening vil drifte og videreutvikle læringsportalen *sykkeldyktig.no*.

Ansvar: Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund og Syklistenes Landsforening

Kontaktperson Trygg Trafikk: Tone Helstad Glomsrud

Kontaktperson Norges Automobil-Forbund: Jonn Eilert Rovelstad

Kontaktperson Syklistenes Landsforening: Ida Ploman

Status første halvår 2024

Læringsportalen *sykkeldyktig.no* er et gratis og systematisk trafikk- og sykkelopplæringstilbud til alle landets skoler. Læringsportalen hadde i 2023 om lag 35 000 unike brukere, fordelt på alle landets fylker. Siden lanseringen i 2020 har over 100 000 elever og rundt 10 000 lærere brukt *sykkeldyktig.no*.

Organisasjonene bak tiltaket har jobbet aktivt for at enda flere skoler skal ta læringsportalen i bruk. De har blant annet tilbudt digitale eller fysiske kurs til fylkene, og kurset egne ansatte og frivillige organisasjoner.

Planer for 2024 og 2025

Alle de tre medvirkende organisasjonene vil fortsatt delta aktivt i dette arbeidet. Målet er 40 000 unike brukere i løpet av 2024. Dette måles gjennom innlogginger på *Feide*, som er den nasjonale løsningen for trygg innlogging og datadeling innenfor utdanning og forskning.

I 2023 åpnet Oslo kommune *Feide* for *sykkeldyktig.no*. Kommunen har i år planer om å tilby ekstra forsterkning og spredning av læringsportalen, i samarbeid med organisasjonene. Bergen kommune åpnet *Feide* for *sykkeldyktig.no* i 2024.

Det er planer om videreutvikling av *sykkeldyktig.no*, og at læringsportalen skal over på ny webbløsning i 2024. Det vil bli gjort flere forbedringer og oppdateringer. Blant annet skal kunnskap fra prosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* (tiltak nr. 44) integreres i læringsplattformen.

Tiltak 43 Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.

Ansvar: Norges Cykleforbund

Kontaktperson: Kjersti Størset

Status første halvår 2024

Sykkelkids/sykkelskolen har hatt aktivitet i Vestland fylke og i Kristiansand.

Bergen/Vestland:

Siden oppstarten i 2015 har over 25 000 elever fra over 20 forskjellige kommuner i Vestland fylke gjennomført sykkelopplæringen *Sykkelkids*. Det gjennomføres sykkelopplæring over to dager x 2,5 timer per gruppe. I tillegg oppfordres skolene til å gjennomføre teoriundervisning fra læringsportalen *sykkeldyktig.no* med avsluttende teoriprøve. Læringsportalen ble gjort tilgjengelig for skoler i Bergen kommune i 2024 (se tiltak nr. 42).

I 2023 ble det gjennomført over 25 uker med skolebesøk i perioden fra midten av mars til starten av november, fordelt på to lag. 4 til 5 instruktører reiste rundt og gjennomførte opplæring hver dag i løpet av disse ukene. I 2023 ble totalt 100 skoler besøkt og 4 101 elever fra 3. – 7. trinn gjennomførte sykkelopplæringen. I Bergen kommune ble 63 skoler besøkt med til sammen 2 756 elever.

Kristiansand:

I Kristiansand går sykkelopplæringen i regi av Norges Cykleforbund under navnet *Sykkelskolen*. I 2023 ble det gjennomført 80 kurs, fordelt på 23 skolebesøk. Totalt deltok om lag 1 600 elever. Dette har blitt organisert av tre timebetalte instruktører + prosjektleder i prosentstilling.

Planer for 2024 og 2025

Planen for 2024 og 2025 er å fortsette prosjektene med samme styrke som tidligere. Mål for opplæringen er:

- Trafikksikkerhet - Skape trygghet for barn på sykkel gjennom introduksjon til grunnleggende sykkelteknikk og trafikksikkerhet.
- Inkludering – Alle skal få være med uavhengig av forutsetninger.
- Folkehelse - Barna skal bli mer fysisk aktive og skaffe seg gode reisevaner gjennom å sykle til skolen.
- Undervisningsstøtte – Skal være en støtte til skolens sykkelundervisning, ikke en erstatning.
- Alle skal mestre å sykle.
- Øke sykkelinteressen.

Tiltak 44 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, iverksette et pilotprosjekt for å overføre kunnskap fra forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* inn i trafikk- og sykkelopplæringen.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Tone Helstad Glomsrud

Status første halvår 2024

Forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling* (BOS) er i en overgangsprosess fra å være et forskningsprosjekt til å bli en læringsaktivitet som kan tas i bruk av lærere og elever i hele landet. Trygg Trafikk har etablert et ressursteam med viktige partnere som Nord Universitet, SINTEF og lærere. I tillegg er organisasjonens egne fylkeskontorer involvert (Trøndelag, Østfold, Nordland og Rogaland).

Det foreligger nå gjennomarbeidede planer for læringsaktiviteten basert på forskningen. Det har også vært jobbet med brukertilpasning mot målgruppen lærere, samt digitale tilpasninger til Trygg Trafikks nye hjemmeside.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk skal fortsette det digitale tilpasningsarbeidet med læringsaktiviteten på hjemmesiden.

Etter planen vil det i mai 2024 bli kjørt piloter på læringsaktiviteten og sykkelløyper, i samarbeid med testskoler. Dette blir grunnlaget for de nasjonale læringsaktivitetene og sykkelløypene, som skal lanseres for hele landet i 2025.

Målet er å integrere *BOS* i læringsplattformen *sykkeldyktig.no* (tiltak nr. 42), i samarbeid med organisasjonene som står bak dette tiltaket (NAF og Syklistenes Landsforening).

Trygg Trafikk er også i startfasen med å planlegge ny forskning på effekten av *BOS* på elever ute i skolene. Dette gjøres i samarbeid med Nord Universitet og SINTEF.

Tiltak 45 Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for grunnskolelærerutdanningen og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Marie Louise Simonsen Zangenberg og Tone Helstad Glomsrud

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk har avholdt fagdager på høyskoler og universitet som tilbyr grunnskolelærerutdanning (GLU). Fagdagen tilbys både til GLU for 1. – 7. klasse og til GLU for 5. – 10. klasse. Noen ganger er kurset gjennomført med begge utdanningene samtidig.

Trygg Trafikk har videreutviklet innholdet til fagdagen og koblet det opp til læreplaner og til læreplanverkets overordnede del. Dette inkluderer blant annet kunnskap fra forskning om neuroscience (MBE) generelt og ny kunnskap om barn, oppmerksomhet og sykling spesielt. Denne kunnskapen blir satt i en pedagogisk sammenheng.

Det er gjennomført evalueringer av fagdagene, og studentenes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode. Det er imidlertid en utfordring at flere av studiestedene av ulike årsaker ikke setter av tid til fagdag i årsplanene sine. Mange lærerstudenter blir derfor ikke kjent med læreplanverkets omtaler av trafikk og risikoområder i trafikken, og heller ikke deres ansvar for barns sikkerhet i trafikken på skolevei og i skoletiden. På fagdagen arbeides det med disse temaene og det er mange eksempler på at dette blir en øyeåpner for studentene.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk skal videreutvikle fagdagen fortløpende, basert på tilbakemeldinger fra studenter, studieledere og egne ansatte i fylkene. De jobber i tillegg aktivt for å komme inn på flere grunnskolelærerutdanninger. Det er et sterkt ønske om at fagdag for universitet og høyskole gjøres obligatorisk, slik at studentene sikres den kompetansen de trenger om trafikksikkerhet og trafikkopplæring i

skolen. Universitet og lærerutdanninger er en viktig arena for å sikre en mest mulig lik trafikk-sikkerhetsopplæring av barn og unge i hele landet.

Tiltak 46 **Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafikksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.**

Ansvar: Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Kontaktperson: Amalie Vestbø Granheim

Status første halvår 2024

Venner på veien er et program som retter seg mot barn i 1. og 2. trinnet i grunnskolen, men som også tilbys til klassetrinn i ungdomsskolen. Målet er å lære barn og ungdom mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken. Undervisningen foregår i to deler. Del 1 foregår i klasserom, mens del 2 foregår i skolegården, blant annet ved hjelp av en lastebil.

Venner på veien har blitt et begrep rundt om i hele Norge, og NLF får mange henvendelser om programmet. Disse kommer fra skoler, kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige etater, samt fra entreprenører som er involvert i større utbygginger tett opp mot skoler eller veier hvor barn ferdes. Siden starten i 2015 har 377 skoler og 18 181 elever vært gjennom programmet.

Omfanget av gjennomføring har de senere årene vært:

- 2020: 11 skoler (687 elever)
- 2021: 34 skoler (1 285 elever)
- 2022: 44 skoler (1 997 elever)
- 2023: 67 skoler (3 210 elever)

Koronapandemien påvirket omfanget av tiltaket i 2020 og 2021, delvis også i 2022.

Planer for 2024 og 2025

Programmet vil fortsette, og vil være rettet mot grunnskoletrinnene 1. og 2. klasse, samt noe inn mot ungdomsskoletrinnene. Det er kostnader ved å drive, og det søkes hvert år om økonomiske midler fra Samferdselsdepartementet. I tillegg er NLFs samarbeidspartnere inne og bidrar med utstyr.

Tiltak 47 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og andre relevante myndigheter og aktører, utrede hvordan trafikk- og mobilitetsopplæringen for barn og unge kan samordnes og styrkes.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Lena Westrum

Status første halvår 2024

ETSC⁷ driver et prosjekt som heter *LEARN!* Målet er å styrke omfanget og kvaliteten på trafikkopplæringen av barn og ungdom opp til 18 år. Det er blant annet utarbeidet nøkkelprinsipper som er beregnet på myndigheter og øvrige beslutningstagere. Disse nøkkelprinsippene skal tilpasses norske forhold gjennom dette tiltaket.

Våren 2023 ble det etablert en prosjektgruppe med deltakere fra Trygg Trafikk, Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen, og aktørene har blitt enige om rammer for arbeidet. Dette omfatter fremdrift, ansvarsfordeling og en resultat- og oppfølgingsplan. Trygg Trafikk har ansvar for skriveprosessen, mens Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen er styringsgruppe, og holdes løpende orientert. Prosjektbeskrivelse foreligger.

Det er etablert kontakt med Dronning Maud Minne Høgskole, NTNU, SINTEF og Nord Universitet for å oppdatere kunnskapsgrunlaget om barns risikoforståelse. Aktiv mobilitet og folkehelse er viktige tema. Derfor er Helsedirektoratet invitert inn i arbeidet, men de har takket nei til å sitte i prosjektgruppen. Det er flere referansegrupper, blant annet opplæringsavdelingen i Trygg Trafikk, Hjertesonenettverket, *Trafikksikker kommune* og fylkesapparatet til Trygg Trafikk.

Planer for 2024 og 2025

Manus er påbegynt, og de forskjellige referansegruppene kommer med innspill våren 2024. Det skal utarbeides en hovedrapport der det vil være en omtale av 12 prinsipper, og disse følges opp med mer konkrete anbefalinger. Det vil bli vist hvordan anbefalingene kan brukes i praksis, gjennom gode eksempler fra barnehage, skole, SFO, lærerutdanningene og fra organisasjons- og frivillighetsarbeidet.

Tiltak 48 Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.

Ansvar: Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson for fylkeskommunene: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Kontaktperson for storbykommunene: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024 – Statens vegvesen

Fysiske tiltak på riksveinettet rettet mot barns skolevei prioriteres gjennom prosessene knyttet til Statens vegvesen sin gjennomføringsplan. Dette gjelder i all hovedsak mindre investeringstiltak innenfor programområdene *Trafikksikkerhet* og *Gang- og sykkelveier*. De senere årenes investeringsbudsjetter har gitt relativt små friheter, og dette har begrenset innsatsen til disse programområdene.

⁷ European Transport Safety Council

Statens vegvesen har også en sentral rolle som administrator av *tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer*, som kommunene kan søke på. Denne ordningen bidrar til å muliggjøre mange tiltak for sikrere skolevei rundt om i landet. Det vises til nærmere omtale under tiltak nr. 51.

Planer for 2024 og 2025 – Statens vegvesen

Behov for sikrere skolevei i tilknytning til riksvei vil bli prioritert høyt innenfor de frihetsgrader de årlige investeringsbudsjettene gir.

Statens vegvesen vil fortsette å administrere *tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer*. Imidlertid er det i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* lagt til grunn at det skal gjøres endringer som vil gi fylkeskommunene en mer sentral rolle i prioriteringen av disse midlene (jf. omtale under tiltak nr. 51).

Status første halvår 2024 – Fylkeskommunene

Østfold: Østfold fylkeskommune gir tilskudd til kommuner for arbeid med strategisk trafikksikkerhetsarbeid. Kommunene kan selv bestemme prosjektets omfang og det kan omfatte både fysiske tiltak på vei, kunnskapsformidling og forebyggende tiltak.

Akershus: Det ble avsatt midler i 2023 til å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende. Tiltak ble gjennomført i Akershus.

Innlandet: Det er gjennomført skoleveitiltak på fylkesveier. Det er satt av en egen pott til skoleveitiltak i *Handlingsprogrammet for fylkesveier*.

Buskerud: Det er gjennomført fysiske ulykkesforebyggende tiltak på fylkesveinettet, gjennom etablering/forsterking av belysning, fartsreduserende tiltak, bedret skilting og sikt. Fylkeskommunens tilskuddsordning for trafikksikkerhet i kommunene har også bidratt.

Vestfold: Fylkeskommunens *Trafikksikkerhetsordning* tildeler midler til kommuner for gjennomføring av prosjekter.

Telemark: Fylkeskommunens *Aksjon skolevei* tildeler midler til kommuner for gjennomføring av prosjekter.

Agder: Fylkeskommunen har egne midler til investering til sikker skolevei.

Rogaland: Skolevei er et viktig satsingsområde for fylkeskommunen. Dette omfatter etablering av fortau, gang- og sykkelstier, belysning, fartsdempende tiltak og utbedring av kryssningspunkter. Det er gjennomført en kartlegging av skolevei ved barneskoler, ungdomsskoler og videregående skoler, og dette gir et viktig kunnskapsgrunnlag for hvilke tiltak som prioriteres.

Vestland: Tiltak blir gjennomført årlig, med investeringsmidler på fylkesvei og gjennom tilskuddsordning til kommunale tiltak. I Bergen blir det gjennomført årlige trafikksikkerhetsvurderinger på skolekrets nivå, som blir fulgt opp med midler det påfølgende året.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen prioriterer fysiske tiltak knyttet til skolevei høyt. Viktige tiltak er belysning i kryssingspunkt og fartsdempende tiltak.

Trøndelag: Kommunene blir årlig oppfordret til å gi innspill til trafikksikkerhetsrettede investerings tiltak på fylkesveier. Innspillene prioriteres etter fastsatte kriterier, hvor spesielt tiltak innenfor en radius på 2 km rundt grunnskoler blir høyt prioritert. FTU gir sin tilrådning til prioritert tiltaksliste.

Nordland: Det gis tilskudd til fysiske trafikksikkerhetstiltak, barns skolevei og områder der barn ferdes. I tillegg gis det tilskudd til forebyggende atferdsrettede tiltak.

Troms: Størstedelen av innsatsen til skoleveier i Harstad og Tromsø er kanalisert inn i *Harstadpakken* og *Tenk Tromsø*. Videre følges tiltaket i noen grad opp gjennom samarbeidsavtale med Trygg Trafikk.

Finnmark: Fylkeskommunen kartlegger fortløpende risiko for myke trafikanter på utvalgte fylkesveier som defineres som skolevei. Dette gjøres både gjennom inspeksjoner og andre trafikksikkerhetsvurderinger. Tiltak gjennomføres innenfor programområdet *Mindre trafikksikkerhetstiltak*.

Planer for 2024 og 2025 - Fylkeskommunene

Østfold, Agder, Rogaland, Vestland og Trøndelag har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Vestfold, Telemark, Møre og Romsdal, Troms og Finnmark oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Akershus: Det pågår et arbeid med å gjennomgå og oppdatere rapporten *Trygging av skoleveier i Akershus* fra 2018. Målet er å etablere en ny tiårsplan for trygging av skoleveiene i fylket, som skal danne grunnlag for prioritering av tiltak. Det er lagt opp til et tett samarbeid og medvirkning fra kommunene. Ambisjonen er å legge frem ny tiårsplan for *Trygging av skoleveier i Akershus* for behandling i fylkestinget før jul i 2025.

Buskerud: Det vil fortløpende bli gjort mindre fysiske tiltak og skilting. Dette omfatter også tiltak på skolevei. Eventuelle større tiltak besluttet gjennom handlingsplanprosessen og i investeringsporteføljen.

Nordland: Det vil bli lagt til rette for at *Trafikksikre kommuner* kan søke tilskudd for å kartlegge/konsekvensutrede *Hjertesone*.

Status første halvår 2024 - Storbykommunene

Oslo kommune: Kommunen etablerer fartsdempende trafikksikkerhetstiltak i form av fartshumper, busstopper, opphøyde gangfelt, kryssinnstramminger, innsnevringer, fortausutvidelser m.m. Over 100 tiltak ble etablert i 2023. I tillegg etablerer Oslo kommune fysiske trafikksikkerhetstiltak rundt barneskoler i forbindelse med *Hjertesoneprogrammet*. I 2023 fikk ni skoler etablert fysiske tiltak. Totalt er 50 skoler til nå involvert i *Hjertesoneprogrammet*, og per 2023 har 35 skoler med barnetrinn etablert *hjertesoner* med fysiske tiltak på plass.

Bærum kommune: Kommunen jobber systematisk med ulike fysiske tiltak knyttet til skolevei. Videre har de det siste året utført flere tiltak ved å redusere fartsgrensen til 30 km/t langs kommunale samleveier der man i liten grad har tilgjengelig veiareal og hvor det ferdes mange skolebarn.

Drammen kommune: Kommunen gjennomfører investeringer innen sekkeposter for trafikksikkerhet og sykkel på ca. 37 mill. per år. Trafikksikkerhetsplanen forplikter kommunen til å prioritere sikkerhet langs skolevei. Skoleveier er også prioritert i kommunens sykkelplan.

Kristiansand kommune: Det er bygd ca. 700 m fortau på tre ulike strekninger på kommunale veier. Det er utført siktutbedringer på tre steder som har krevd omfattende tiltak. Videre har flere veier fått fartsgrense 30 km/t, parkering er fjernet og gangfelt er skiltet.

Stavanger kommune: Kommunen gjennomfører hvert år ulike trafiksikkerhetstiltak gjennom tiltak prioritert i bymiljøpakken for Nord-Jæren og i gjeldende trafiksikkerhetsplan for 2021-2024. Kommunen har 15 mill. kr til disposisjon til trafiksikkerhet i 2024. Trafiksikkerhetsplanen legger opp til opparbeiding av fortau i nærhet av skoler og andre viktige målpunkt. Det jobbes hele tiden med å utbedre sikt i kryss og avkjørsler for å synliggjøre myke trafikanter. Utflytende kryss strammes opp.

Bergen kommune: Kommunen gjennomfører investeringer innen trafiksikkerhet, gange og sykkel for ca. 110 mill. kr per år. Trafiksikkerhetsplanen med tilhørende handlingsplan forplikter kommunen til å prioritere sikkerhet langs skolevei. Skoleveier er også prioritert i kommunens handlingsplan for trafiksikkerhet. *Hjertesoner* har blitt etablert ved alle skoler med barnetrinn, med unntak av én (Gjelder Nygårdslie skole, men her pågår et stort trafiksikkerhetsprosjekt som vil bidra til å realisere *hjertesone* ved skolen på sikt).

Trondheim kommune: Kommunen har igangsatt et prøveprosjekt med "gravefrie fortau". Fem boligkater med mye trafikk og dårlige fortau skal få midlertidig separering av gående og kjørende, med full vinterdrift.

Tromsø kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Planer for 2024 og 2025 - Storbykommunene

Oslo kommune: I 2024 er det planlagt å utføre om lag 65 tiltak, i tillegg til at det skal etableres ca. 60 fartshumper. Det planlegges å holde omtrentlig samme nivå på gjennomføring av trafiksikkerhets-tiltak på gatenettet i Oslo i 2025.

Det planlegges for fysiske *Hjertesonetiltak* på 13 skoler i 2024, med særlig fokus på skoler der trafikkbildet forverres som en konsekvens av Ring 1-stengingen. Det tas sikte på å fortsette arbeidet med *hjertesoner* også i 2025, og videre til alle skoler med barnetrinn har etablert *hjertesoner*.

Bærum kommune: Kommunen vil oppgradere skolevei/turvei med belysning, fortau og nytt krysningspunkt. Videre får flere skoleveier en standardheving i forbindelse med asfaltering.

Drammen kommune: Viderefører innsatsen.

Kristiansand kommune: Kommunen vil ferdigstille to større prosjekter, i tillegg til mindre trafiksikkerhetsprosjekter og skilting. Videre vil reguleringsplan for ny gang- og sykkelveibro bli ferdigstilt.

Stavanger kommune: Kommunen reviderer sin trafiksikkerhetsplan i 2024. Ny plan vil være gjeldende fra 2025-2028, og vil omfatte både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid.

Bergen kommune: Kommunen vil videreføre innsatsen. Det vil i 2024 være en oppfølging av *hjertesone*ene, med fokus på skoler som fikk etablert *hjertesone* tidlig i kommunens *hjertesoneprosjekt*. Noen av disse skolene skal få flere tiltak. For andre vil det være snakk om justeringer av opprinnelig tiltak, basert på erfaringene med *Hjertesoneprosjektet*.

Trondheim kommune: Prøveprosjektet «gravefrie fortau» evalueres i 2025, og kan potensielt bli utvidet til flere gater.

Tromsø kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Tiltak 49 Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold/Akershus/Buskerud (omtalen gjelder aktivitet i tidligere Viken fylkeskommune): Tidligere Viken fylkeskommune jobbet aktivt med en tilskuddsordning til kommunene, som omfattet arbeid med trafikksikkerhetsplan, arbeid for *Trafikksikker kommune*, *hertesone* og andre holdningsskapende/strategiske tiltak. I 2023 fikk 13 kommuner i Viken innvilget tilskudd til arbeid med *hertesone* og aktiviteter som sykkelverksted/sykkeldag og tilstandsregistrering/kartlegging av skolevei. Ni kommuner fikk tilskudd til fysiske tiltak rundt skolevei. Viken fylkeskommune utførte også pilotering av en aktiv skoleveikampanje ved fire barneskoler i fylket, rettet mot 5-7. trinn i form av en stolpejakt med spørsmål om trygg og aktiv skolevei. Trygg Trafikk har etablert et *hertesonenettverk* for interesserte kommuner i Viken, hvor fylkeskommunen deltar med kunnskapsdeling.

Innlandet: FTU har fordelt tilskudd til skoleveitiltak på kommunale veier og har bevilget tilskudd til Trygg Trafikk til arbeidet med trafikkopplæring i skolen.

Vestfold: Fylkeskommunens *Trafikksikkerhetsordning* tildeler midler til kommuner for gjennomføring av prosjekter.

Telemark: Fylkeskommunens *Aksjon skolevei* tildeler midler til kommuner for gjennomføring av prosjekter. Private og organisasjoner kan søke om midler til gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i nærmiljøet.

Agder: Fylkeskommunen oppmuntret i kommunemøter til at alle kommuner blir *Trafikksikre kommuner*. TS-forum deler ut midler til trafikksikkerhetstiltak i kommuner og organisasjoner

Rogaland: FTU deler årlig ut trafikksikkerhetsmidler til trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier og fylkesveier. Trafikksikkerhetsmidler skal gi bedre og tryggere skoleveier, og støtte opp om mål om at flere skal sykle og gå til skolen. Fylkeskommunen har i flere år arbeidet med *Sykkelgården* på Sandnes. Fylkeskommunen oppfordrer også kommunene til å etablere *hertesoner* i deres nærmiljø. Fylkets trafikksikkerhetskonferanse er et viktig møtepunkt. Konferansetema for 2023 var *Ungdom og trafikkulykker*. Videre er det etablert et godt samarbeid med frivillighetssentralene, som blant annet bistår med reflekstillinger.

Vestland: Tiltak blir gjennomført hvert år gjennom bidrag fra tilskuddsordninger for fysiske trafikksikkerhetstiltak og øvrige trafikksikkerhetsaktiviteter. I tillegg gis veiledning til kommunene samt at fylkeskommunen deltar i kommunale planprosesser.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk gjennom ulike prosjekt med dette som tema: "Å vere synleg i trafikken", "Sykkeldyktig.no" og "Trafikktrygging i ungdomsskolenvalgag". Fylkeskommunen gir støtte til frivillige lag og organisasjoner slik at de kan gjennomføre mindre trafiksikkerhetstiltak i sine lokalmiljø. Videre gir fylkeskommunen uttalelse til kommunale trafiksikkerhetsplaner og til andre relevante planer, med vekt på å ivareta trafiksikkerhet generelt og skolevei spesielt.

Trøndelag: Fylkeskommunen stimulerer det lokale trafiksikkerhetsarbeidet, blant annet gjennom tilskudd til lokale trafiksikkerhetstiltak i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. Ordningen er primært rettet mot atferdsrettede tiltak, men det gis også støtte til mindre fysiske tiltak på kommunale veier.

Nordland: Fylkeskommunen inviterer hvert år frivillige organisasjoner for opplæring i søknadsskriving og orientering om hvilke tilskuddsordninger som det kan søkes på. Videre orienteres det om trafiksikkerhet i sosiale medier, og fylkeskommunen sender brev til kommunene med en oppfordring om å legge ut informasjon på egen flater.

Troms: Tiltaket følges i noen grad opp gjennom samarbeidsavtale med Trygg Trafikk. I tillegg har fylkeskommunen trafiksikkerhetsmidler til tiltak i kommuner/nærmiljø. Det er innført sonestyring (geofencing) av bussenes fart i Tromsø. Konkret betyr det at maksimal hastighet rundt mange av barneskolene i byen er overstyrt.

Finnmark: Fylkeskommunen prioriterer denne typen tiltak når det tildeles fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler. Videre har fylkeskommunen egne samarbeidsavtaler med Trygg Trafikk og Finnmark fotballkrets som omhandler arbeidet med barn og unge.

Planer for 2024 og 2025

Agder, Rogaland, Vestland og Trøndelag har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Vestfold, Telemark, Møre og Romsdal, Nordland og Troms oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Østfold: Fylkeskommunen vil hvert år dele ut en *Trafiksikkerhetspris* for forebyggende eller holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid. Både kommuner, skoler og frivillige organisasjoner kan være aktuelle kandidater.

Akershus: *Hjertesonenettverket* og tilskuddsordningen som var etablert i tidligere Viken fylkeskommune videreføres av Akershus fylkeskommune i 2024/2025.

Buskerud: *Hjertesonenettverket* og tilskuddsordningen i tidligere Viken fylkeskommune videreføres i Buskerud. Eventuelle endringer i tilskuddsordningen eller andre tiltak besluttet gjennom handlingsplanprosessen og politiske føringer.

Finnmark: Fylkeskommunen vil fortsette ordningen med søkbare fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler og har en målsetting om å videreføre samarbeidsavtalene med Trygg Trafikk og Finnmark fotballkrets.

Tiltak 50

Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid.

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024

Oslo kommune: Kommunen samarbeider med skoler og FAU-er gjennom *Hjertesoneprogrammet*.

Bærum kommune: Kommunen ivaretar dette i pågående *hjertesoneprosjekt*, som ble startet opp i 2023.

Drammen kommune: I forbindelse med revisjon av Trafikksikkerhetsplanen, vil kommunen kontakte alle skoler og FAUer og be om innspill til hvilke tiltak som bør prioriteres. Det planlegges å foreslå tiltak som legger opp til å styrke samarbeidet mellom skole/hjem for å oppnå økt sikkerhet i skolenes nærmiljø, basert på "*hjertesoneprinsippene*".

Kristiansand kommune: Innspill om mindre tiltak, skilt, humper m.m. kan sendes inn fortløpende. Langs kommunal vei behandles søknader fortløpende. For fylkesvei kan kommunen spille inn slike tiltak én gang per år.

Stavanger kommune: Kommunen arbeider med ny trafikksikkerhetsplan for 2025-2028, som vil bli sendt på høring internt i kommunen, til aktuelle eksterne aktører og til politiske utvalg. Alle innbyggerne i kommune har mulighet til å melde inn sine innspill via kommunens hjemmeside. Videre skal alle skoler i løpet av 2024 være vurdert for muligheten til å etablere *hjertesone*. I forbindelse med kartleggingen vurderes også trafikksikkerheten rundt skolene sammen med FAU, rektor og elevrådet. Innbyggerne har også mulighet til å melde inn via *Varsel om feil* (VOF) dersom det er behov for straktiltak som bør utbedres raskt. Det er mulig for alle å melde inn trafikksikkerhetstiltak som skal behandles via elektronisk søknadsskjema på kommunens hjemmeside. *Barnetråkk* gjennomføres for å se hvilke veier og traséer som brukes hyppigst, og som har behov for utbedring.

Bergen kommune: I forbindelse med revisjon av *Trafikksikringsplan for Bergen* for 2022-2025 ble det gjennomført en digital innbyggerdialog. Videre var både trafikksikringsplanen og kommunen sitt utkast til handlingsplan for trafikksikkerhet på høring, og skoler ble tilskrevet direkte, med oppfordring til å gi innspill. Trafikksikkerhet er et sentralt element i områdesatsingen som gjennomføres i flere bydeler i Bergen, og *hjertesonearbeid* har blitt gjennomført ved samtlige skoler i kommunen.

Trondheim kommune: Skolene gir innspill til *Hjertesoneprosjektene*.

Tromsø kommune: Kommunen har invitert alle skoler, både i distrikt og i indre område, til en synliggjøring av hva som er de mest brukte skoleveiene og av utfordringer knyttet til disse. Arbeidet ble gjennomført i 2019 og 2022.

Planer for 2024 og 2025

Oslo kommune: Arbeidet omtalt under «*Status første halvår 2024*» planlegges videreført i 2024 og 2025.

Bærum kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Drammen kommune: Arbeidet med å revidere Trafikksikkerhetsplanen starter sommeren 2024.

Kristiansand kommune: Administrasjonen vil svare ut politisk bestilling om *hertesoner*. Per i dag har ikke kommunen egne ressurser til å følge opp *hertesonearbeid*.

Stavanger kommune: Målet er at alle kommunale skoler skal være vurdert for muligheten til å få etablert *hertesone* innen 2025.

Bergen kommune: Kommunen vil i planperioden jobbe for å etablere en database hvor innspill til trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei samles og systematiseres. Dette vil gjøre det mulig å nyttiggjøre seg enda bedre av kunnskapsgrunnlaget fra medvirkningsprosesser.

Trondheim kommune: Kommunen planlegger etablering av *Hertesonetiltak* for fem skoler i 2024 – 2025.

Tromsø kommune: Kommunen vil i 2025 utføre revisjoner av datagrunnlaget fra skolene som ble gjennomført i 2019 og 2022 (se omtale under «*Status første halvår 2024*»). I dette arbeidet vil det bli sikret at behovet for nye trafikksikkerhetstiltak blir tatt med.

Tiltak 51 Statens vegvesen vil forvalte tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer, i nært samarbeid med fylkeskommunene og Trygg Trafikk.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Hanne-Merete Hagset

Status første halvår 2024

Det ble bevilget 20 mill. kr til tilskuddsordningen i 2022 og 22,1 mill. kr i 2023. Ca. 20 av de totalt 85 tiltakene som fikk tilskudd i 2022 eller 2023 er per våren 2024 fortsatt ikke ferdigstilt.

I statsbudsjettet for 2024 ble det bevilget 23,6 mill. kr til ordningen. Kommunene søkte om tilskudd til tiltak innen fristen 1. november 2023. Til sammen kom det inn 188 søknader og det ble søkt om ca. 131 mill. kr til sammen. Det er mange kommuner som «slenger» inn søknader uten at de er ferdigbehandlet i kommunene eller at tiltaket er klar for realisering i tildelingsåret. Av den grunn blir mange søknader avvist. Transportavdelingene i Statens vegvesen har i samarbeid med fylkeskommunene gjort en god evaluering av søknadene fra kommunene. Etter en nøye gjennomgang ble 60 tiltak avvist som følge av feil og mangler, og det ble igjen 128 søknader som skulle vurderes og innstilles innenfor rammen på 23,6 mill. kr. Samlet søknadssum for de resterende 128 godkjente søknadene er ca. 60 mill. kr. Innenfor den tildelte rammen på 23,6 mill. kr innstilles det på å gi tilskudd til 64 tiltak.

Statens vegvesens transportavdelinger har fått til et godt samarbeid både med kommunene og fylkeskommunene i dette arbeidet.

Planer for 2024 og 2025

Målet for 2024 er å få realisert tiltakene som fikk tilskudd i 2024, samt ferdigstille tiltak som ikke er avsluttet etter tildelte midler i 2022 og 2023.

Når det gjelder 2025 er det usikkert, jf. formulering i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*:

«*Ordningen har til nå vært administrert av Statens vegvesen, som har fordelt midlene til kommuner etter søknad. Fra 2025 endres ordningen til at midlene fordeles på regionalt nivå. Statens vegvesen skal fortsatt administrere ordningen, men midlene skal fordeles til fylkeskommunene etter søknad. Dette vil legge til rette for å kunne fordele mer midler per søker for å muliggjøre gjennomføring av bl.a. større fysiske tiltak. Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen.*»

Det er uklart hvordan dette vil påvirke prosessen knyttet til tilskuddsordningen. En del kriterier for ordningen må endres dersom fylkeskommunene skal ha en større rolle.

Tiltak 52 **Hjertesonenettverket vil støtte skoler, FAU, kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med etablering av hjertesoner ved å dele gode eksempler og informere, blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirkosomhet.**

Ansvar: Trygg Trafikk, i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet

Kontaktperson: Torunn Mevik

Status første halvår 2024

Mange av landets skoler har de senere årene etablert *Hjertesoner*. Dette er for eksempel etablert ved 48 av Osloskolene. Andre fylker med høy andel *hjertesoneskoler* er Vestland og Rogaland. En *Hjertesone* er ikke et enkelttiltak, men en prosess der flere tiltak iverksettes for å etablere tryggere forhold rundt skolen, slik at flere elever kan sykle og gå, i tråd med nasjonale mål.

Hjertesonenettverket ble etablert i 2015 for å støtte opp under dette arbeidet. Trygg Trafikk har som prosjektleder avholdt flere styringsgruppemøter. Styringsgruppen har også gjennomført en workshop med et tjenstedesignsbyrå for å kartlegge og legge til rette for videreutvikling, med sikte på å bedre brukeropplevelsen av støtteressursene.

TØI har, etter oppdrag fra Trygg Trafikk, gjennomført en evaluering av *hjertesonearbeidet* (*TØI-rapport 2014/2024 Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone*). Funnene viser blant annet at *Hjertesoner* har en tydelig gevinst på trafiksikkerhetskulturen blant foresatte. Det er også indikasjoner på at tiltaket har medført endrede reisevaner blant foresatte og elever.

Planer for 2024 og 2025

Hjertesonenettverket vil avholde fire årlige styringsgruppemøter i 2024 og 2025. Når kartleggingen av brukeropplevelsen er ferdig, skal veiledningsmaterieil, hjemmesider og SoMe-kanaler oppgraderes i tråd med funnene.

I 2025 fyller *hjertesonearbeidet* ti år, og det planlegges for et aktivitetsfylt jubileumsår. På agendaen står blant annet konkurranse for mellomtrinnet, bruk av pedagogiske hjelpemidler (aktivitetsmatter med kort og klassebamser med dagbok) og markering av *Hjertesonedagen*.

Temaet *Hjertesone* skal også løftes på konferanser og i media.

Tiltak 53 Trygg Trafikk vil, gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, bistå kommuner slik at trafikksikkerhet ivaretas i barnehagenes og skolenes planverk.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024

Ved godkjenning og regodkjenning av kommuner som *Trafikksikker kommune* er skolenes og barnehagenes integrering av trafikksikkerhet et obligatorisk tema. Det er et krav at skolene og barnehagene skal integrere trafikk i opplæringen, samt at de skal ha gode rutiner for å ivareta barnas sikkerhet på turer som arrangeres enten det er til fots, på sykkel, med bil eller buss.

Per 19. april 2024 er 990 barnehager og 801 skoler omfattet av ordningen i de 178 godkjente kommunene.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* fortsette å påvirke til at barnehager og skoler tilbyr trafikkopplæring med kontinuitet og progresjon, i tråd med rammeplanen for barnehagene og kompetansemålene i læreplanverket.

6. Ungdom og unge førere

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 11 i tiltaksplanen – Ungdom og unge førere.

Tiltak 54 Trygg Trafikk vil tilby kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* i alle landets fylker, fysisk eller digitalt.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Amad Nasir

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk arrangerte i 2022 fysiske nettverkssamlinger for lærere i valgfaget *trafikk* over hele landet. Temaene var førstehjelp og Trygg Trafikks læringsressurser for ungdom.

Obligatorisk førstehjelpsundervisning i valgfaget *trafikk* skal gjøre elevene i stand til å beherske grunnleggende ferdigheter ved trafikkulykker. Imidlertid har Trygg Trafikk fått tilbakemelding om at lærerne ikke føler seg oppdatert på de gjeldende førstehjelpsinstruksene. I samarbeid med fylkene ble det derfor leid inn godkjente førstehjelpsinstruktører til å kurse lærerne. Samlingene ga mulighet for gode og viktige diskusjoner.

I 2023 ble det laget to reality-serier, *Førstehjelpsmesterne Øst* og *Førstehjelpsmesterne Nord*. I *Førstehjelpsmesterne* møter vi ungdommer som blir satt på prøve gjennom ulike utfordringer i trafikken samt en iscenesatt trafikkulykke.

Under nettverkssamlingene i 2023 ble lærerens førstehjelpskompetanse kartlagt for å kunne gi en mer presis og spisset opplæring i temaet førstehjelp og i bruken av Trygg Trafikk sine opplæringsressurser. Kartleggingen viste at undervisningen bidro positivt til å øke lærernes kompetanse om dette.

Planer for 2024 og 2025

Det er en målsetting å gjennomføre årlige nettverksmøter i alle fylker. Trygg Trafikk avholdt våren 2024 fysiske nettverkssamlinger i Agder og Rogaland og en digital nettverkssamling i Finnmark.

Det vil bli arbeidet med å forberede innholdet på nettverkssamlinger høsten 2024 og i 2025 knyttet til rus i trafikken.

Tiltak 55 Ung i Trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg rettet mot valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen. Hovedtema er rus, holdninger og atferd.

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Status første halvår 2024

Dette prosjektet er satt litt på pause, da det er behov for å gjøre noen justeringer. Undervisningsopplegget viser seg også å være altfor menneskelig resurskrevende i forhold til etterspørsel og tilgjengelige ressurser hos Ung i trafikken. Ung i trafikken har derfor inngått en intensjonsavtale med *Trafoen* i Kristiansand. Intensjonsavtalen går ut på at de fritt kan bruke *Trafoen* sitt pedagogiske opplegg og tilhørende film. Det ligger også i avtalen at *Trafoens* ansatte skal stille opp som veiledere for Ung i trafikken.

Ung i trafikken vil våren 2024 vurdere hva som kan brukes fra deres eget undervisningsopplegg rettet mot valgfaget *trafikk* («*rus, holdning og atferd*»), og som kan legges inn i prosjektet «*Økt risiko-forståelse i trafikken med VR-teknologi.*».

Planer for 2024 og 2025

Ung i trafikken vil i 2024 og 2025 markedsføre og gjennomføre VR-prosjektet på de steder i Norge hvor det ikke allerede er etablert. Ung i trafikken tenker å tilby opplegget for yrkesfag på videregående skoler, valgfaget *trafikk* på ungdomsskoler, trafikkskoler og Kriminalomsorgen.

Tiltak 56 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Finans Norge, videreutvikle og informere om den digitale læringsressursen *Underveis* til ungdomsskoler og videregående skoler.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Zoey Line Barstad

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk utarbeidet i 2023 en ny versjon av den digitale læreboken *Underveis*. Denne inneholder:

- Interaktive undervisningsopplegg (833 sider) med engasjerende innhold (filmer, refleksjonsoppgaver, konkurranser, test deg selv og eksamens- og aktivitetsoppgaver).
- Nyhetsartikler rettet mot temaer i boken.
- Tilpasset undervisningsmaterieell for kurs i ungdomsskole. Dette gjelder opplæring knyttet til overordnet del og læreplanmål i ulike fag.

En arbeidsgruppe har samarbeidet gjennom hele året, blant annet med kompetanseutveksling, tilbakemeldinger, produksjoner, presentasjoner, deling og piloteringer. Det er også avholdt flere styringsgruppemøter.

Trygg Trafikk fokuserer på risikoområdene *Fart, Rus, Oppmerksomhet, Sikring og Kunnskap (FROSK)*, og samarbeider med ulike aktører om formidling knyttet til disse områdene. I utviklingen av ressurser til *Underveis* er det blant annet samarbeidet med Norsk førstehjelpsråd, Statens vegvesen, Røde kors, politiet, *Push pust*, formidlere/lærere, studenter, elever i valgfaget *trafikk* og *Brandvik Fabulator*.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med neste *Underveis* har kommet godt i gang med oppstartsmøter, intervjuer og samarbeidsplaner. Det er også gjort prioriteringer for temaer og oppdateringer for vår og sommer. Et fokusområde som vil kreve større innsats over tid, er temaet ungdommer og rus i trafikken. Dette vil også være hovedtema på nettverkssamlingene for valgfaget *trafikk* i 2024 og 2025 (jf. tiltak nr. 54).

Trygg Trafikk har søkt midler for utvikling av en animasjonsveileder/dukke i Telemark. Kort fortalt består det av en rekke korte animasjonsfilmer med tilhørende dilemmaer, oppgaver og veiledninger.

Tiltak 57 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Gjensidige Forsikring, igangsette et arbeid for å samordne og styrke ungdomsinnsatsen.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Magnus Jordheim

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk skal samordne og styrke ungdomsinnsatsen gjennom prosjektet «*Generasjon Z*» (aldersgruppen 16-24 år). Arbeidet skal lede ut i to typer uttak, ett skolebasert (innrettet mot 1. og 2. trinn på videregående skole) og ett kampanjebasert, rettet mot hele *generasjon Z*.

Trygg Trafikk har så langt arbeidet med å skaffe et bredt og oppdatert kunnskapsgrunnlag knyttet til ungdoms vaner og risiko i trafikken, og til ungdoms medievaner og forutsetninger generelt.

Gjennomførte aktiviteter omfatter blant annet:

- Rapport om ungdomsulykker fra TØI, basert på data om ungdomsulykker i perioden 2016-2022.
- Innhenting av kunnskapsgrunnlag, med kilder fra blant annet SSB, Utrykningspolitiet, NTNU, TØI, Nord Universitet og Statens vegvesen.
- Gjennomføring av undersøkelse blant unge, med 2002 respondenter.
- Intern opplæring (Trygg Trafikk skolen) med foredrag fra Opinion om rapporten *UNG 2024*.
- Sammenfatning og analyse av kunnskapsgrunnlaget, hvor hovedelementene er ulykker, trafikkdata, ungdoms forutsetninger og medievaner, erfaring og forskning fra tidligere trafiksikkerhetstiltak og Trygg Trafikks pedagogiske tilnærming.
- Dialog med eksterne PR-byrå.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil fortsette arbeidet med sammenfatning, analyse og deling av kunnskapsgrunnlaget. Det vil bli innledet et samarbeid med et PR-byrå for konseptutvikling, som kan brukes til både kampanjebaserte og skolebaserte uttak rettet mot målgruppene, henholdsvis i 2024 og 2025.

Tiltak 58 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og Fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg i Innlandet fylke, tilby 10. klassinger trafikk-sikkerhetsdag på *Trafikksikkerhetssenteret* ved Norsk vegmuseum. Et digitalt undervisningsopplegg basert på tematikken på trafikksikkerhetsdagene vil i planperioden bli spredd til skoler i hele landet.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Åsmund Johannes Sletten

Status første halvår 2024

Trafikksikkerhetsdagen på vegmuséet gjennomføres, med tilbud til alle 10. klassinger i tidligere Oppland fylke. Det planlegges for en utvidelse slik at også 10. klassinger fra tidligere Hedmark fylke kan tilbys det samme opplegget (se nærmere omtale under «*planer for 2024 og 2025*»).

Som et supplement til de fysiske arrangementene på vegmuséet, er det utarbeidet et digitalt undervisningsopplegg (*Veivalg*) med samme tematikk som på trafikksikkerhetsdagen. Dette er tilgjengelig for alle og kan lastes ned fra nettsidene til Norsk vegmuseum og Trygg Trafikk.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket vil bli videreført etter samme mal som tidligere. Nytt fra høsten 2024 er at personell fra politiet i Innlandet politidistrikt vil være en del av den daglige undervisningen.

Undervisningsopplegget ved *Trafikksikkerhetssenteret* på vegmuséet er basert på elevtallet fra gamle Oppland fylke, dvs. ca. 2 200 elever per år. Per i dag har ikke vegmuséet nok ressurser til å ta imot alle 10. klasseelevene fra hele Innlandet fylke, men det jobbes med en gradvis utvidelse av tilbudet til også å gjelde elever fra gamle Hedmark fylke. Høsten 2024 vil alle elever i Hedmark som har *trafikk* som valgfag bli invitert. Dette utgjør ca. 280 elever fra ulike skoler.

Det har vært en ambisjon å tilpasse det digitale undervisningsopplegget til klassetrinn før og etter 10. trinn. Arbeidet med dette er imidlertid foreløpig lagt på vent.

Tiltak 59 Agder fylkeskommune vil arbeide for at trafikksikkerhet legges inn som en obligatorisk del av læretiden for lærlinger.

Ansvar: Agder fylkeskommune
Kontaktperson: Cato Moen

Status første halvår 2024

I første omgang er ambisjonen for tiltaket at alle lærlinger i Agder fylke skal gis god og relevant opplæring i trafikksikkerhet. Undervisningsopplegget på *Trafoen* når mange, og antall lærlinger som gjennomgår opplæring øker for hvert år. Det er imidlertid en utfordring å få samlet alle offentlige og private opplæringskontorer til å jobbe mot et felles mål.

Agder fylkeskommune har i budsjettet for 2024 økt bevilgningen til *Trafoen/18pluss* med 100 000 kroner, øremerket til økt fokus på kurs for lærlinger.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet videreføres i 2024 og 2025.

Tiltak 60 Ung i Trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafikksikre valg gjennom kampanjen #Edrusjåfør.

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Kristine Ohnstad

Status første halvår 2024

Det er inngått et samarbeid med en kunstner og trykket opp nye strykemerker og klistremerker som russen kan bestille. Videre er Ung i trafikken til stede på ulike temadager som russen selv arrangerer, med budskap om hvor viktig det er å ha en edru sjåfør i russetiden. Det er blitt laget en egen landingsside på Ung i trafikken sin nettside, hvor russen kan få mer kunnskap om trafikksikkerhet. Sammen med kunstneren er det også laget en konkurranse og trukket ut en vinner som får kunst på russedressen sin.

Ung i trafikken og Trygg Trafikk snakker hver høst med ulike russestyrene på Innlandet. Her deles kunnskap og Ung i trafikken viser hva de kan bidra med til russen.

Planer for 2024 og 2025

Ung i trafikken vil fortsette sitt arbeid overfor russen i samme spor som tidligere, da man ser at dette fungerer godt og er noe russen setter pris på. Det innebærer at det også i 2024 og 2025 vil bli arrangert temadager sammen med russen. Ung i trafikken vil også fortsette å delta på russestyredager sammen med Trygg Trafikk på høsten. I 2024 og 2025 blir det nye strykemerker og klistremerker med en ny kunstner/designer. Dette for å sikre at man hele tiden tilpasser seg målgruppens preferanser.

Ung i trafikken har ambisjon om å øke innsatsen til kampanjen #edrusjåfør, gjennom å nå ut til russestyrene og holde foredrag på trafikksikkerhetsdager i flere deler av landet.

Tiltak 61 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevne på videregående skole.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Kontaktperson fra fylkeskommunene: Innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Kontaktperson fra Statens vegvesen: Øyvind Lund

Status første halvår 2024 - Fylkeskommunene

Østfold/Akershus/Buskerud (omtalen gjelder aktivitet i tidligere Viken fylkeskommune): Trygg Trafikk har sammen med Statens vegvesen og politiet gjennomført temadager på flere videregående skoler i Viken. Videre har Trygg Trafikk, som en del av *avgangsmarkeringsprosjektet* i Viken, deltatt på samlinger og informasjonsmøter, sammen med Ombudet for barn og unge i Viken. Det har vært fysisk samling med russepresidenter fra samtlige videregående skoler i de tre fylkene.

Innlandet: Det er gjennomført temadager for avgangselever ved alle videregående skoler. Temadagene gjennomføres i mars/april.

Vestfold: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Telemark: Trygg Trafikk samarbeider med fylkeskommunen (v/skoleledelsen) om å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i de videregående skolene.

Agder: Agder har satset mye på videregående skoler, gjennom ordningen med *Trafikksikkerhetsambassadører*. I tillegg har *Nullvisjonen Agder* trafikksikkerhetsdager for russer/avgangselever.

Rogaland: Fylkeskommunen arrangerer hvert år et verdiseminar for avgangselever og elevrådet på videregående skoler. Dette gjøres i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og politiet.

Vestland: Fylkeskommunen koordinerer en samarbeidsgruppe for russefeiringen, der blant andre hovedrussestyre/russeråd, politiet, helsesykepleiertjenesten, opplæringsavdelingen i fylkeskommunen, rektorer, Statens vegvesen og Trygg Trafikk har deltatt. Sentrale aktiviteter er møte med russebilsjåfører, foreldremøte, samt distribusjon og framsnaking av russearrangement. Det avholdes et felles digitalt arrangement for avgangselevne i hele Vestland fylke. I tillegg arrangeres *russeribus* i Åsane (Bergen). Statens vegvesen sine kontroller av russebiler/-busser er en viktig del av det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot russ/avgangselever. Samarbeidsgruppa står også bak nettsiden *vestruss.no*, som er ment som et informasjonstiltak retta mot russ og foreldre. Videre gir FTU tilskudd til trafikksikkerhetsaktiviteter rettet mot russer etter søknad.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen har per i dag ingen konkrete russeprosjekt. De såkalte *edrunøklene*, som russer selvselv har utviklet, blir delt ut i samband med russebilkontroller på trafikkstasjonene rundt om i fylket. Andre fylker har "adoptert" idéen.

Trøndelag: Ordningen «*Trygt hjem for en 50-lapp*» har vært gjennomført i mange år.

Nordland: Fylkeskommunen har etablert en arbeidsgruppe ved avdeling for Utdanning og kompetanse, hvor dette er tema. Trygg Trafikk er representert i arbeidsgruppen.

Troms: Planlegging av pilotprosjekt for gjennomføring ved to videregående skoler i skoleåret 2024/2025 (se omtale under «*Planer for 2024 og 2025*»).

Finnmark: Finnmark fotballkrets gjennomfører trafikksikkerhetsdager for russ og andre avgangselever på de fleste videregående skolene i Finnmark. Kretsen koordinerer arbeidet med russebilkontroller opp mot Statens vegvesen. Finnmark fylkeskommune støtter arbeidet gjennom de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene.

Planer for 2024 og 2025 - Fylkeskommunene

Telemark, Agder, Rogaland og Møre og Romsdal har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Østfold: Fylkeskommunene i Østfold og Akershus ser på muligheten for å samkjøre et fysisk russeseminar for de videregående skolene i Østfold og Follo i november 2024.

Akershus: Noen av de videregående skolene i Akershus har allerede tatt kontakt med ønske om en temadag på sin skole. For øvrig vises til tekst under «*Østfold*» om fysisk russeseminar for videregående skoler i Østfold og Follo.

Buskerud: Aktivitetene som Trygg Trafikk i Buskerud gjør på videregående skoler vil bli videreført. Andre tiltak og prioriteringer i videregående skole er under planlegging.

Vestfold: På videregående skoler i Vestfold vil det være fokus på et nyoppstartet rusforebyggende prosjekt.

Vestland: Fra 2024 har politiet trukket seg ut av samarbeidet beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Det innebærer at det ikke blir arrangert russerebus i 2024.

Trøndelag: Ordningen «*Trygt hjem for en 50-lapp*» skal videreutvikles, og et prøveprosjekt i samarbeid med transportselskapet AtB er under utvikling.

Nordland: Nordland skal regodkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune* første halvår 2025. Herunder ligger også et fortsatt aktivt trafikksikkerhetsarbeid rettet mot videregående skoler. Så lenge Mind-senteret består vil det legges til rette for at de gis tilskudd/kan søke tilskudd til drift og utvikling av tilbudet⁸.

Troms: I skoleåret 2024/2025 vil det bli gjennomført et pilotprosjekt på to videregående skoler, der trafikksikkerhet integreres i norsk og gym, som er fag alle elever har uavhengig av studieretning.

Finnmark: Fylkeskommunen vil vurdere om arbeidet beskrevet under «*Status første halvår 2024*» skal formaliseres gjennom en revidert samarbeidsavtale med Finnmark fotballkrets.

Status første halvår 2024 – Statens vegvesen

Tiltaket pågår løpende gjennom hele året og i hele planperioden, men med særlig stor aktivitet i mars/april. De aktivitetene som Statens vegvesen er invitert inn i så langt er i hovedsak «temadager» med avgangselever og ulike trafikksikkerhetsdager. Temadager og trafikksikkerhetsdager er gjerne i samarbeid med andre etater som Helse og politi. Statens vegvesen får gode tilbakemeldinger på sin tilstedeværelse på slike arrangementer. Imidlertid er det en bekymring at tilbudet ser ut til å ha stor geografisk variasjon.

⁸ Bystyret i Bodø kommune har besluttet å avvikle Mind-senteret. Det pågår en prosess for å endre, eventuelt avvikle senteret.

Planer for 2024 og 2025 – Statens vegvesen

Statens vegvesen vil videreføre sin innsats på samme nivå som tidligere, og vil i den grad det finnes tilstrekkelig ressurser stille på arrangementer etter invitasjon og initiativ fra fylkeskommunene/Oslo kommune.

Tiltak 62 Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikantatferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold/Akershus/Buskerud (omtalen gjelder aktivitet i tidligere Viken fylkeskommune): Trygg Trafikk i Viken inngikk skoleåret 2022-2023 en avtale med Bjørn Smith-Hald AS om det holdningsbaserte undervisningsopplegget *Sett grenser – Si ifra!* Dette er et opplegg spesielt beregnet på yrkesfagelever på vg2 i videregående skole. Trygg Trafikk i Viken har også deltatt på temadager på videregående skoler og samarbeider med Ombud for barn og unge i Viken.

Innlandet: Undervisningsopplegget *Sett grenser - Si ifra!* på vg2 gjennomføres ved alle videregående skoler.

Vestfold: «*Si ifra*» er tilbudt samtlige videregående skoler for elever i 1. trinn. «*Si ifra*» er også gjennomført for lærlinger i samarbeid med opplæringskontorene.

Telemark: «*Si ifra*» er gjennomført på enkelte skoler i 2022 og 2023, og på om lag halvparten av de videregående skolene i 2024.

Agder: Det er etablert en ordning med *Trafikksikkerhetsambassadører* i videregående skoler. I tillegg forsøker fylkeskommunen å få alle lærlinger til å ta *18pluss* kurset.

Rogaland: Fylkeskommunen ønsker å sette lærlinger høyere opp på agendaen. Dette er blant annet vedtatt i FTUs budsjett for 2023. FTU-konferansen for 2023 hadde tema *Ungdom og trafikkulykker*. Her ble det blant annet gitt innspill på hva ungdom ønsker mer av.

Vestland: Det gis tilskudd til trafikksikkerhetsaktiviteter ved ulike videregående skoler. Videre er det kampanjeaktiviteter rettet mot ungdom, for eksempel når det gjelder bruk av elsparkesykler.

Møre og Romsdal: Holdningsskapende arbeid rettet mot barn og unge inngår i fylkeskommunens samarbeidsavtale med Trygg Trafikk i Møre og Romsdal.

Trøndelag: Det gjennomføres «*Forebyggende-dager*» for russeren. Dette er et samarbeid mellom flere aktører, med stor vekt på trafikksikkerhet. Videre arrangeres samling for lærlinger i regi av Trygg Trafikk. Avgangselever ved videregående skoler i Trondheim og omegn får tilbud om *RussBuss-reisekort* i russetiden. På slutten av 2022 utlyste FTU i Trøndelag en premiert konkurranse for å finne nye trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom i videregående skole. Dette resulterte blant annet i iverksettelse av to tiltak. Det ene prosjektet innebærer at trafikksikkerhetstiltaket «*Trafoen*» fra

Kristiansand har blitt overført til VR, med gjennomførte kurs på flere skoler i Trøndelag. Det andre prosjektet er en ungdomsdrevet SoMe-kampanje rettet mot idrettsungdom.

Nordland: Fylkeskommunen har et tett samarbeid med Mind-senteret (trafikksikkerhetscenter) i Bodø. Det er tildelt tilskudd til Norges trafikkskoleforbund avd. Nordland for å utvikle HMS-tilbud til unge som benytter bil i arbeidet, herunder læringer. Nordland er godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*, hvilket innebærer at alle videregående skoler tilfredsstiller gitte kriterier. Det er felles rutiner for reiser for alle skoler.

Troms: Holdningsskapende arbeid rettet mot barn og unge inngår i samarbeidsavtale med Trygg Trafikk i Troms.

Finnmark: Fylkeskommunen finansierer to prosjekter rettet mot ungdom i videregående opplæring og lærlinger. I det første prosjektet brukes et klassesett med VR-briller og VR-film fra TRAFOfen i Kristiansand til å gjennomføre desentraliserte TRAFOfen kurs for ungdom i hele fylket. Dette er et samarbeid med NAF Øvingsbaner, Finnmark fotballkrets og konfliktrådene i Finnmark. I det andre prosjektet prøver fylkeskommunen ut muligheten for å gjennomføre trafikksikkerhetsundervisning for lærlinger gjennom tre samlinger fordelt over hele lærlingetiden.

Planer for 2024 og 2025

Østfold, Agder og Vestland har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Vestfold, Telemark, Møre og Romsdal, Trøndelag og Troms oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Akershus: Dersom det lar seg gjøre økonomisk ønsker fylkeskommunen å tilby alle videregående skoler i Akershus undervisningsopplegget *Sett grenser-Si ifra!* i løpet av høsten 2024/starten av 2025.

Buskerud: Trygg Trafikk sin aktivitet på videregående skoler vil bli videreført. Fylkeskommunens arbeid innenfor dette området er under utvikling og vil bli knyttet opp til prosessen med godkjenning som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Rogaland: I september 2024 får FTU besøk av programmet *Sett grenser - Si ifra!* I tillegg diskuteres å innføre en årlig trafikksikkerhetspris til lærlingebedrifter med særlig fokus på HMS.

Nordland: Norges trafikkskoleforbund vil gjennomføre et pilotprosjekt der det gis et HMS TS-kurs til lærlinger og opplæringsbedrifter.

Finnmark: Prosjektene beskrevet under «*Status første halvår 2024*» vil bli evaluert og mulighetene for en eventuell videreføring vil bli vurdert.

Tiltak 63

Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen, teste ut og evaluere et forsøk med kurs og atferdsregistrator for unge førere som har mistet føreretten.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Bård Morten Johansen

Status vinteren 2024

Trygg Trafikk har, i samarbeid med Statens vegvesen og politiet, ansvar for å gjennomføre et forsøk som innebærer at et utvalg av de som mister føreretten i prøveperioden gjennomgår et kursprogram i kombinasjon med bruk av atferdsregistrator. Prosjektet har fått navnet *“Unge førere, risiko, straff og læring”*.

Forsøket startet i januar 2021 og gjennomføres i nært samarbeid med Utrykningspolitiet, Friomsorgen, Nord universitet og SINTEF. Dagens *«fartsprogram»* i regi av Friomsorgen er gjennomgått og videreutviklet for å passe sammen med bruk av atferdsregistrator som pedagogisk-psykologisk verktøy. Dette er et kursprogram for fartsdømte som inneholder forelesninger, samtaler og veiledning, og som gjennomføres av representanter fra politiet, Trygg Trafikk, ambulansetjenesten og forsikringsbransjen. Målet er å finne ut om en kombinasjon av kursprogram og atferdsregistrator bidrar til å påvirke atferden hos de som har fått inndratt føreretten i prøveperioden. Prosjektet er planlagt avsluttet ved utgangen av 2024/starten på 2025.

SINTEF har utarbeidet et statusnotat som omhandler det faglige grunnlaget og foreløpig status etter gjennomføring med fem kandidater. Det er gjennomført samarbeidsmøter med Utrykningspolitiet, påtale/fører kortforvaltning ved Trøndelag politidistrikt og Kriminalomsorgen. Dette har ført til en ny mulighet for rekruttering til prosjektet.

Trøndelag politidistrikt har valgt å prøve tre saker for retten, der det ble foreslått dommer med særvilkår. Særvilkåret omhandler at de dømte skulle gjennomføre dommen ved å delta i forskningsprosjektet med en prøvetid på to år. Sakene ble ført for Trøndelag tingrett i august 2023 og to av de tre unge førerne vedtok dommen. Disse avventer nå at inndragningsperioden er utløpt slik at de kan starte kjøring med atferdsregistrator. I tillegg er det etablert en frivillig referansegruppe på foreløpig ti personer som ikke er dømt for fartsovertredelser, men som skal kjøre med atferdsregistrator. Data fra denne gruppen skal blant annet bidra til å validere det tekniske utstyret med tanke på juridisk holdbarhet.

Planer for 2024 og 2025

Prosjektet vil i 2024 gjennomføre kurs og kjøring med atferdsregistrator for inntil 20 domfelte kandidater, dels frivillige gjennom friomsorgens fartsprogram og dels personer dømt til gjennomføring med særvilkår. Alle deltakere gjennomgår en oppfølgende evaluering for å vurdere mulige langtidseffekter av tiltaket. Trygg Trafikk vil sammen med partene i prosjektet vurdere å foreslå regulative tiltak som kan gjøre det mulig å ta i bruk denne formen for straffegjennomføring. Det foreligger allerede kunnskap som peker mot en god atferdsmodifiserende effekt. Forsøket vil uansett pågå til det foreligger et tilstrekkelig datamateriale for å kunne gi en solid anbefaling.

Tiltak 64 Trygg Trafikk vil bistå kommuner, fylkeskommuner og regionale aktører som utvikler og iverksetter tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte ungdommer.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Knut Skjetne

Status første halvår 2024

Det er Trygg Trafikks fylkeskontorer som bistår disse aktørene, og det er stor variasjon i hvilken bistand som etterspørres. I de fleste av landets fylkeskommuner og kommuner gjennomføres det ikke spesifikke systembaserte trafikksikkerhetstiltak mot spesielt risikoutsatt ungdom.

Noen eksempler på gjennomførte aktiviteter:

- Deltakelse i ressursteamet til konfliktrådet med trafikkprogram for ungdom som er dømt for trafikkforseelser (Troms, Finnmark, Viken, Innlandet).
- Oppfølging av kommuner som ønsker å starte opp eller som drifter tiltak overfor motorinteressert ungdom, blant annet «Værstedet» og «Glatta» (Innlandet).
- Å arrangere nettverkssamling der lederne av motorklubber og mekkeverksteder inviteres for kunnskapspåfyll, erfaringsutveksling og informasjon om tilskuddsordninger (Innlandet).

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikks fylkeskontorer vil videreføre gjeldende samarbeid og vurdere eventuelle forespørslar fra aktørene.

Tiltak 65

Trafoen i Kristiansand vil videreføre Nasjonalt forum for utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid. Forumet skal bidra til at miljøer som er opprettet på lokalt/regionalt initiativ, og som jobber med utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, skal lære av hverandre og dele kunnskap og erfaringer.

Ansvar: Trafoen

Kontaktpersoner: Marit Bech Olsen og Anette Risvand Fossheim

Status første halvår 2024

Forumet ble startet i 2021 av en gjeng ildsjeler som alle driver med holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid. Våren 2022 kom visjon og vedtekter på plass, og det ble besluttet å kalle forumet *Trafikkatferd.no*.

Trafikkatferd.no er et frittstående samarbeidsforum for personer som driver utøvende, holdningsarbeid mot ulike trafikantgrupper over hele landet. I forumet treffes deltakerne på tvers av organisasjoner, foreninger og foretak, og i dette fellesskapet utveksles erfaring og kunnskap. Ulike tiltak markedsføres og fagkompetansen hos medlemmene styrkes. Siden medlemsmassen kommer fra mange ulike deler av samfunnet oppstår det nye konstellasjoner på møtene, og dette bringer trafikksikkerhetsarbeidet inn på arenaer der det tidligere ikke har vært til stede.

I 2022 ble det avholdt to digitale møter, mens det i 2023 ble avholdt seks digitale møter og én fysisk samling.

Medlemskap i *Trafikkatferd.no* er gratis og åpent, og det er ønskelig med medlemmer fra hele landet. Alle medlemmer har stemmerett og er valgbera til tillitsverv i foreningen. Per mars 2024 er det over 60 registrerte medlemmer fordelt over hele landet.

Planer for 2024 og 2025

Målet er å ha minst seks digitale og ett fysisk fagmøte i året. Ansvaret for innhold fordeles mellom medlemmene av forumet. Det er også mulig å melde inn ønske om tema eller fag. Den fysiske fagsamlingen i 2024 vil bli avholdt i Bodø 27. - 29. august, med Mind-senteret som arrangør.

Det er i 2024 sendt inn søknad om nasjonale trafikksikkerhetsmidler til *Trafikkatferd.no*. Dette skal dekke betaling til ressurspersoner for å holde digitale forelesninger, samt dekke deler av reise- og oppholdsutgiftene i forbindelse med den fysiske samlingen i Bodø.

Tiltak 66 Statens vegvesen vil innføre krav til etterutdanning og regodkjenning av trafikkklærere. Innholdet i etterutdanningen vil utvikles i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikkklærerutdanning.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Dag Terje Langnes

Status første halvår 2024

Arbeidet startet opp i mars 2023. En arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, bransjeorganisasjonene og utdanningsinstitusjonene for trafikkklærere har hatt jevnlige møter for å utvikle et opplegg for regodkjenning av trafikkklærere, inkludert krav til innhold i etterutdanning. Vinteren 2024 ble forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning sendt ut på høring, med høringsfrist 8. mai 2024.

Planer for 2024 og 2025

Endelige forskriftskrav fastsettes tidlig høsten 2024, og blir gjeldene fra 1. januar 2025. Det vil samtidig bli utarbeidet og fastsatt hvilket innhold etterutdanningen skal ha. Et opplæringstilbud planlegges tilgjengelig fra 2025.

Tiltak 67 Trygg Trafikk vil utarbeide og distribuere veiledningsmaterieell om trafikksikkerhet til ungdomsrådene i kommunene og fylkeskommunene.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024

Det er i perioden mottatt kontaktinformasjon til koordinator for kommunale ungdomsråd i 302 kommuner og til to koordinatore for ungdommens fylkesting/fylkesutvalg.

På Trygg Trafikks nye nettsider er det forsommeren 2024 opprettet et eget område for kommunale ungdomsråd, med informasjon og materiell som antas å ville være til nytte for ungdomsrådene. Dette omfatter filmer, veiledningsmateriell og informasjon om trafikksikkerhetsplaner og om trafikk-sikkerhet generelt.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil sende ut informasjon til de kommunale ungdomsrådene om relevant materiell som ligger på organisasjonens nettside.

7. Eldre trafikanter

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 12 i tiltaksplanen – Eldre trafikanter.

Tiltak 68 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nasjonalforeningen for folkehelsen, være pådriver for å sikre etterlevelse av førerkortforskriftens helsekrav for førerkort, spesielt hva angår førere fra fylte 80 år.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Miriam Kvanvik

Status første halvår 2024

Regjeringen vedtok våren 2022 å beholde krav til helseattest for førere over fylte 80 år, men med noen justeringer av førerkortveilederen. Bakgrunnen for saken var to vedtak i Stortinget våren 2021 om å oppheve dette kravet.

Trygg Trafikk og Nasjonalforeningen for folkehelsen har vært pådrivere for å bevare den obligatoriske helseattesten, og har blant annet samarbeidet om en felles uttalelse og om mediasaker. Statens vegvesen og Helsedirektoratet uttrykte i deres faglige utredning støtte til dette synet, og konkluderte med at opphevelse av krav til helseattest vil medføre en økt trafikksikkerhetsrisiko.

Trygg Trafikk har videre vært en pådriver for å spre informasjon om funn fra et områdetilsyn av fastlegenes praksis med rus og førerkort, som ble utført i regi av Statsforvalteren i Trøndelag i 2022. Tilsynet viste at et stort flertall av pasienter med høyt legemiddelforbruk eller alkoholmisbruk verken fikk muntlig kjøreforbud eller ble meldt til Statsforvalteren. Statsforvalteren antar at funnene er representative for hele landet.

Trygg Trafikk arrangerte et fagmøte om helsekrav i desember 2023. De har også sendt brev til Samferdselsdepartementet, og tatt opp saken på *Rusforum* og i FTU i enkelte fylkeskommuner.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil følge med på saker som er relevante for etterlevelse av førerkortforskriftens helsekrav for førerkort. Et eksempel er EU-Parlamentets vedtak om innføring av obligatorisk helsesjekk i forbindelse med revisjon av førerkortdirektivet. Det er foreløpig ikke avklart hvordan dette skal følges opp og om det vil påvirke Norge.

Tiltak 69 Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Øyvind Lund

Status første halvår 2024

Etter koronapandemien har det tatt tid før Statens vegvesen har kunnet prioritere ressurser til *Bilførere 65+*. Dette har medført at man ennå ikke er i gang med slike kurs i hele landet.

Statens vegvesen har inngått ny rammeavtale for utsending av brev (digipost) til alle 70-åringene med førerkort, men de geografiske seksjonene på Trafikantavdelingen har foreløpig ikke vært klare til å kunne bruke ressurser på dette. Statens vegvesen er avhengig av at hele landet er klare med kvalifiserte kursholdere før de går ut med et systematisk informasjonsarbeid til publikum om kursene. Det har i noen deler av landet vært *Bilførere 65+* kurs etter lokale initiativ, enten i regi av Statens vegvesen, eller i regi av lokale pensjonistforeninger.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen har som målsetting at det skal utdannes nye kursholdere høsten 2024, og at hele landet er i gang med *Bilførere 65+* ved årsskiftet 2024/2025. Første brevutsending med invitasjoner til kurs planlegges i januar 2025.

Målet om en samlet deltakelse på *Bilførere 65+* som tilsvarer 30 prosent av 70-årskullet med førerkort vil ikke bli nådd, med mindre det settes inn en betydelig økt innsats i form av mer ressurser til tiltaket.

Tiltak 70

Statens vegvesen vil videreutvikle *Bilførere 65+* med vekt på temaer som førerstøttesystemer, teknisk veiutforming, digital skilting og nye informasjonssystemer. Det vil bli vurdert å øke det digitale tilbudet som et supplement til de fysiske kursene.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Øyvind Lund

Status første halvår 2024

Det er etablert en arbeidsgruppe som hadde et første møte 6. mai 2024. Ambisjonen er å utarbeide et oppdatert kursmaterieil til kursholderne, og at dette skal legges inn i Statens vegvesen sitt *kvalitetssystem*. Det er avholdt intervju med to erfarne kursholdere for å få hjelp til kartlegging av kursholdernes behov.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidsgruppen vil høsten 2024 vurdere om det er hensiktsmessig å supplere *Bilførere 65+* kursene med noen litt kortere digitale tilbud som kan motivere og inspirere enda flere til å delta på de fysiske kursene. Arbeidet er antatt å være ferdig første kvartal 2025.

Tiltak 71

Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.

Ansvar: Pensjonistforbundet

Kontaktpersoner: Unni Olimb Norman (Pensjonistforbundet) og Kjell Solheim (Statens vegvesens pensjonistforening)

Status første halvår 2024

Pensjonistforbundets prosjekt «*Trafikksikkerhet for eldre gående og syklende*» (TREFF) er et viktig bidrag til nullvisjonen, med særlig fokus på eldre.

Pensjonistforbundet arrangerte i mai 2023 en samling med skoloring av kursholdere. Per mars 2024 er det 27 kursholdere som holder innlegg på temamøter for et trygt og hyggelig nærmiljø, og som dekker hele landet fra Finnmark i nord til Agder i sør. Høsten 2023 ble det gjennomført 18 temamøter med til sammen nær 800 deltakere. Per mars var det allerede gjennomført ca. 20 temamøter i 2024. Deltakelsen er god, med opp til 99 deltakere på ett møte.

Per i dag er det spredt informasjon om TREFF til om lag 800 lokalforeninger i Pensjonistforbundet og til Statens vegvesens pensjonistforbund. Kursholderne melder om mange bestillinger med ønske om at det avholdes temamøter. Et innslag på NRK Vestfold og Telemark 8. februar 2024 førte umiddelbart til flere bestillinger.

Det er behov for at kursholderne møtes fysisk for erfaringsutveksling, faglig påfyll og inspirasjon. En slik inspirasjonssamling for kursholdere ble avholdt i Asker i april 2024.

Planer for 2024 og 2025

Pensjonistforbundet vil videreføre arbeidet, og det ligger an til at det vil bli avholdt mange temamøter utover høsten 2024. Imidlertid ser Pensjonistforbundet et behov for å spisse markedsføringen, da tilbudet er et av mange som lokalforeningene har å velge mellom. Det arbeides derfor med materiell som skal gjøre tilbudet mer attraktivt og synlig.

Pensjonistforbundet har inngått en avtale med Fagforbundet om at de i løpet av året vil henvende seg til deres om lag 400 foreninger for å tilby temamøter.

Det legges til grunn at det vil bli avholdt årlige inspirasjonssamlinger for kursholderne.

Tiltak 72 Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikk-sikkerhet til de kommunale eldrerådene.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024

Dette tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil samle og utvikle relevant materiell for eldrerådene. Dette vil bli gjort tilgjengelig på organisasjonens nettsider.

8. Gående og syklende

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 13 i tiltaksplanen – Gående og syklende.

Tiltak 73 Fylkeskommunene vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag 225 km av fylkesveinettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

I 2022 ble det tilrettelagt for gående og syklende på 64,3 km i tilknytning til fylkesveinettet, hvorav 28,1 km var i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere. Tilsvarende tall for 2023 var 47,7 km tilrettelagt for gående og syklende, hvorav 17,2 km var i byer og tettsteder.

Halvveis i planperioden er det tilrettelagt for gående og syklende på 112 km i tilknytning til fylkesveinettet, hvilket er svært nær halvparten av det samlede målet for perioden 2022-2025. Med andre ord ligger vi i rute i forhold til ambisjonen i tiltaksformuleringen. Imidlertid ligger vi ikke like godt an dersom vi ser isolert på innsatsen til byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere. Her er måloppnåelsen etter halvgått planperiode på 41 prosent.

Planer for 2024 og 2025

Fylkeskommunene har ikke rapportert om planer for omfanget av tilrettelegging i 2024 og 2025.

Tiltak 74 Statens vegvesen vil i perioden 2022-2027 tilrettelegge for gående og syklende på i størrelsesorden 155 km i tilknytning til riksveinettet, hvorav i størrelsesorden 75 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status første halvår 2024

I toårsperioden 2022-2023 ble det til sammen tilrettelagt for gående og syklende på 38,7 km i tilknytning til riksveinettet (19,1 km i 2022 og 19,6 km i 2023). Dette gir en måloppnåelse på 25 prosent etter en tredel av seksårsperioden 2022-2027⁹. Dersom ambisjonen for perioden 2022-2027 skal nås

⁹ Årsaken til at det her er satt opp en ambisjon for seksårsperioden 2022-2027 i stedet for å følge tiltaksplanens fireårsperiode 2022-2025 er at ambisjonsnivået er hentet direkte fra arbeidet med Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for planperioden 2022-2027.

må antall km med tilrettelegging økes fra 19 km per år hittil i seksårsperioden til 29 km per år de resterende fire årene.

Av de totalt 38,7 km med tilrettelegging inngikk 0,5 km i Nye Veier sin portefølje, mens de resterende 38,2 km inngikk i Statens vegvesen sine prosjekter.

Det er i byer og tettsteder det er flest gående og syklende og også der potensialet for gående og syklende er størst. I toårsperioden 2022-2023 ble det til sammen tilrettelagt for gående og syklende på 16,8 km i tilknytning til riksveier i byer og tettsteder (5,6 km i 2022 og 11,2 km i 2023). Dette gir en måloppnåelse på 22 prosent etter en tredel av seksårsperioden 2022-2027.

Planer for 2024 og 2025

I følge prop. 1 S (2023-2024) for budsjettåret 2024 skal det tilrettelegges for gående og syklende på 26,3 km i tilknytning til riksveier dette året.

Tiltak 75 **Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging/ombygging og drift/vedlikehold, for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.**

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024

Oslo kommune:

- Kommunen etablerer trafikksikkerhetstiltak og sørger i den forbindelse for universell utforming ved gangfelt, med taktile heller og ledelinjer.
- Kommunen er i gang med å bygge et sammenhengende sykkelveinett i tråd med politisk vedtatt *Plan for sykkelveinettet i Oslo*. I 2023 ble det etablert og oppgradert 25 km med sykkeltilrettelegging. Løsningene som bygges er i tråd med kommunens egen gatenormal, som inneholder løsninger som skal sikre trafikksikker ferdsel for gående og syklende.
- Kommunen bygger og oppgraderer en rekke gater og veier for å sikre attraktive og trafikksikre løsninger for myke trafikanter.
- Kommunen er med i et FoU-prosjekt ledet av TØI for å kartlegge ulykker til fots, på sykkel og sparkesykkel.
- Oslo har et prioritert veinett for sykkel og gange, som har høyeste driftsstandard gjennom året. Dette for å sikre trygg og attraktiv ferdsel både i sommer- og vinterhalvåret. Det prioriterte nettet er 180 km i sommerhalvåret og 130 km vinterstid.
- Oslo kommune utfører fortløpende drift og vedlikehold av alle kommunale veier, fortauer og gang- og sykkelveier. Det er stort fokus på vinterdrift for gående, og det er samme krav til gangarealer som kjørearealer.
- Bymiljøetaten forvalter kommunens tillatelsesordning fastsatt i *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune*. Aktørene evalueres og vektas på rutiner, tiltak og teknologi, for å sikre trygge og fremkommelige offentlige rom.

Bærum kommune: Kommunen har stort fokus på tilrettelegging for myke trafikanter og grønn mobilitet. Dette gjelder også ved utbygginger og større planer. Det er videre stort fokus på universell utforming av veinettet i kommunen.

Drammen kommune: Kommunen gjennomfører trafiksikkerhetstiltak, sykkeltiltak, universell utforming og kollektivtiltak innenfor bevilgninger på henholdsvis 20, 17, 2 og 3 mill. kr per år. Kommunen har definert deler av veinettet som "sykkelnett", og har knyttet en høyere driftsstandard til disse veiene. Videre deltar kommunen i TØI-prosjektet *ReCyclist*, hvor ulykker kartlegges gjennom egenrapportering av skadde syklist/sparkesyklist, og hvor kommunen følger opp med tiltak på ulykkesstedene. Kommunen sørger for at hensynet til trafiksikkerhet ivaretas i vilkårene som stilles til elsparesykelaktørene som inngår årlige avtaler med kommunen.

Kristiansand kommune: Kommunen deltar i TØI-prosjektet *ReCyclist* hvor sykkelulykker kartlegges gjennom egenrapportering.

Stavanger kommune: Feil på veinettet (hull i vei, skade/mangel på eksisterende skilt, hekker i siktsonen, nedblåste trær m.m.) kan meldes inn via *Varsel om feil* (VOF). Stavanger kommune har tatt i bruk verktøyet *Nivel* som er et reguleringsverktøy for sparkesykler. Her har kommunen mulighet til å regulere inn ulike soner i byen for antall sparkesykler. I tillegg kan parkeringsplasser reguleres inn, og saktsoner eller soner som er forbudt for sparkesykkel kan etableres. *Nivel* har også en feilparkerings-app som kan brukes av alle innbyggere for å melde fra om sparkesykler som står feilparkert. Dette videreformidles til sparkesykelaktørene som gjør utbedringer dersom nødvendig.

Bergen kommune: Kommunen gjennomfører årlig trafiksikkerhetstiltak, sykkeltiltak, universell utforming og tiltak for gående. Deler av veinettet er definert som «sykkelnett», som det er knyttet høyere driftsstandard til. I Bergen er utleie av små elektriske kjøretøy regulert gjennom en tillatelsesordning hvor inntil tre aktører gis tillatelse for utleie på offentlig grunn for en periode på to år (jf. *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune*). Forskriften skal fremme trygghet og fremkommelighet, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø. Gjennom digital regulering er det etablert geografiske soner med redusert hastighet, for eksempel i områder med mange fotgjengere. Det er også innført nattestenging av utleie mellom 23.00 – 05.00 natt til lørdag og natt til søndag. I 2023 ble det gjennomført en atferdskampanje rettet mot elsparkesykkelbrukere i samarbeid med Vestland fylkeskommune ("*Elsparkesykkeljungelen*").

Trondheim kommune: Prøveprosjektet med «gravefrie fortau» (se tiltak nr. 48) retter seg mot gående generelt. Tiltaket skal dempe biltrafikken i områdene og gi tryggere og mer forutsigbare forhold for gående og syklende.

Tromsø kommune: Kommunen har fokus på tiltak som gjør at det kan opprettholdes helårlig optimal drift. Eksempelvis er det viktig at fortau breddeutvides for å sikre at brøyting blir optimal.

Planer for 2024 og 2025

Oslo kommune: Arbeidet omtalt under «*Status første halvår 2024*» videreføres i 2024 og 2025.

Bærum kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Drammen kommune: Arbeidet omtalt under «*Status første halvår 2024*» videreføres.

Kristiansand kommune: Kristiansand legevakt og Kristiansand kommune deltar i forskningsprosjektet *Cywalk*. Prosjektet er i regi av TØI, og legger opp til datafangst basert på egenrapportering fra den skadde. Det er en videreføring av *ReCyclist*-prosjektet, men registreringen er her utvidet til også å

omfatte ulykker til fots. Datagrunnlaget blir kartfestet, og brukes til forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Dette vil kunne gi et bedre og rikere kunnskapsgrunnlag om ulykker som involverer myke trafikanter, ikke minst tilknyttet mikromobilitet og fallulykker for gående.

Stavanger kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Bergen kommune: Bergen legevakt og Bymiljøetaten deltar i forskningsprosjektet Cywalk. Prosjektet er i regi av TØI, og legger opp til datafangst basert på egenrapportering fra den skadde. Datagrunnlaget blir kartfestet og vil bli brukt i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. Bergen kommune styrker også sitt fokus på myke trafikanter innenfor vinterdriften. Kommunen vil frem mot 2026 jobbe intensivt i retning av mer sammenhengende drift og gjennomgående standard, forutsigbarhet for trafikanten og generelt bedre fremkommelighet for myke trafikanter hele året. Det vil være et særlig fokus på tiltaksområdene i *Gåstrategi for Bergen*. Kommunen vil i 2024 og 2025 pilotere løsninger med mål om å finne frem til fotgjengervennlige måter å utføre vinterdriften på. Erfaringene skal danne grunnlag for anbefalinger som kan brukes i resten av kommunen.

Trondheim kommune: Prøveprosjektet «gravefrie fortau» evalueres i 2025, og kan potensielt bli utvidet til flere gater.

Tromsø kommune: Kommunen planlegger for bygging av 15-20 fysiske trafikksikkerhetstiltak på skolevei i løpet av sommer/høst 2024.

Tiltak 76 Statens vegvesen skal gjennomgå regelverket for fri sikt langs vei, og vurdere tiltak for å gjøre bestemmelsene enklere å håndheve.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Marit Gagnat og Liss Melgaard Nilsen

Status første halvår 2024

Gjeldende regelverk er gjennomgått og det er konstatert at det er flere hjemler som gir mulighet for fjerning av trær og busker langs veiene. Disse reglene er imidlertid spredt i flere forskjellige lover, noe som kan gjøre det utfordrende å vite hvilken hjemmel man skal benytte.

Det vil ikke bli igangsatt arbeid med endringer i regelverket. Imidlertid utarbeides en egen informasjonsside på Statens vegvesen sine nettsider, som skal kunne være til hjelp når det gjelder valg av fremgangsmåte og i vurderingen av hvilken hjemmel som bør benyttes til fjerning av trær og busker. Våren 2024 foreligger et utkast til en slik informasjonsside. Denne vil bli sendt på en kvalitetssjekk til aktuelle interessenter før endelig publisering.

Planer for 2024 og 2025

Endelig versjon av informasjonssiden om ivaretagelse av fri sikt langs offentlig vei vil bli lagt ut på Statens vegvesen sine nettsider innen utgangen av 2024.

Tiltak 77 **Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, utarbeide gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafiksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.**

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024

Oslo kommune: Oslo har egne strategier innen både gange og sykkel. Gåstrategien ble vedtatt i 2023. Sykkelstrategien ble vedtatt i 2015 og løper ut 2025. Begge strategier har mål og tiltak for økt trafiksikkerhet.

Bærum kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Drammen kommune: Kommunen har en operativ sykkelplan (2021-2024) der trafiksikkerhet vektlegges. Kommunen har per i dag ingen gåstrategi. Det har vært planlagt å utarbeide gåstrategi for kommunen i et par år, noe som har blitt utsatt på ubestemt tid på grunn av ressursmangel.

Kristiansand kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Stavanger kommune: Stavanger er en av fire kommuner som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren (Bymiljøpakken). Sammen med de andre kommunene, Sola, Sandnes og Randaberg, er det utarbeidet en gåstrategi og en sykkelstrategi. Hensikten er å sette transportformene "gange" og "sykling" på dagsorden. Strategiene skal gi grunnlag for samarbeid med de ulike kommunene på Nord-Jæren for å sikre et bedre tilbud for gående og syklende, samt gi grunnlag for prioritering av fysiske tiltak i Bymiljøpakken. Strategiene skal også bidra til at nullvekstmålet nås.

Bergen kommune: Kommunen har gyldige og operative strategier både for sykkel og for gange. Disse strategiene har tilhørende handlingsplaner. Trafiksikkerhet vektlegges i disse planene.

Trondheim kommune: Kommunen har både gåstrategi og sykkelstrategi.

Tromsø kommune: Som et ledd i arbeidet med byvekstavtale for Tromsø er det utarbeidet strategier for gående og syklende samt ny trafiksikkerhetsplan.

Planer for 2024 og 2025

Stavanger og Bergen har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Nedenfor følger innspill fra de øvrige storbykommunene:

Oslo kommune: I 2024 evalueres gjeldende sykkelstrategi. Parallelt skal det utarbeides en grønn mobilitetsplan for Oslo kommune.

Bærum kommune: Kommunen vil i løpet av perioden utarbeide en temaplan for det kommunale veinettet.

Drammen kommune: Kommunens sykkelplan for perioden 2021-2024 vil bli revidert i 2025. Kommunen vil videre utarbeide en gåstrategi i 2025.

Kristiansand kommune: Det er igangsatt et arbeid med å utarbeide en ny sykkelstrategi.

Trondheim kommune: I den kommunale planstrategien er det anbefalt at sykkelstrategien blir rullert.

Tromsø kommune: Det vil være behov for en revisjon av strategiene for gående og syklende.

Tiltak 78 Fylkeskommunene vil foreta trafiksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Akershus: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Innlandet: Det er utarbeidet et eget kravdokument for TS-revisjoner/inspeksjoner, der også prioriterte sykkeltraséer inngår.

Buskerud: Det er gjennomført sykkelveiinspeksjoner i deler av fylket. Inspeksjonene gir grunnlag for gjennomføring av tiltak på sykkeltraséer.

Vestfold: Det gjennomføres vurderinger fortløpende. Midler til gjennomføring av tiltak dekkes av driftsmidler.

Telemark: Det gjennomføres TS-inspeksjoner av sykkelvei hvert år.

Aqder: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Rogaland: Fylkeskommunen vil styrke innsatsen mot alvorlige ulykker med myke trafikanter og prioritere fysiske trafiksikkerhetstiltak i områder med høy gang- og sykkeltrafikk.

Vestland: Det er etablert et program for gjennomføring av inspeksjoner av gang- og sykkeltilbudet. Det avsettes midler til gjennomføring av strakstiltak¹⁰ det påfølgende året.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen har gjennomført befarings av hovedsykkelnettet langs fylkesveier i Molde kommune. Det er for tiden ikke satt av midler til tiltak etter sykkelveiinspeksjon.

Trøndelag: Vedtatt veistrategi for 2023-2032 har som delmål at «*det skal gjennomføres gang- og sykkelveiinspeksjoner på eksisterende sykkelveinett i fylket, slik at hele veinettet er kartlagt i løpet av planperioden.*»

Nordland: Det er kun 3 prosent av fylkeveinettet i Nordland som har gang-/sykkelvei. Fylkeskommunen har i perioden 2022-2027 prioritert og satt av midler til utbygging av gang-/sykkelvei i flere kommuner. Det er også utarbeidet en marginalliste i tilfelle det skulle være mulig å realisere flere tiltak.

¹⁰ Tiltak som ikke krever reguleringsplan.

Troms: Fylkeskommunen vil ikke ha mulighet for å prioritere dette tiltaket innenfor dagens økonomiske ramme.

Finnmark: Fylkeskommunen har et mål om at det gjennomføres minimum en trafiksikkerhetsinspeksjon av gang- og sykkelvei hvert år. Eventuelle tiltak finansieres gjennom programområde *Mindre trafiksikkerhetstiltak*.

Planer for 2024 og 2025

Akershus, Innlandet, Agder, Rogaland og Vestland har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Vestfold, Telemark og Nordland oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Østfold: Fylkeskommunen vil gjennomføre strakstiltak i henhold til planer, og gjennom vedtatte prosjekter i handlingsplan.

Buskerud: Fylkeskommunen vil gjennomføre strakstiltak i henhold til planer, og gjennom vedtatte prosjekter i handlingsplan.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen skal gjennomføre befaring av hovedsykkelnettet langs fylkesveier i Ålesund og Kristiansund.

Trøndelag: 392 km av sykkelnett i Trøndelag er registrert som fylkesvei. I samsvar med *Vegstrategi Trøndelag 2023-2032* skal det gjennomføres inspeksjoner på de høyest trafikkerte strekningene først. En andel av sykkelnettet skal inspiseres hvert år i planperioden.

Troms: Fylkeskommunen vil ikke ha mulighet for å prioritere dette tiltaket innenfor dagens økonomiske ramme.

Finnmark: Målsettingen om minst en trafiksikkerhetsinspeksjon av gang- og sykkelvei i året videreføres.

Tiltak 79 **Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt langs riksveinettet og kartlegge behov for tiltak. Det vil være særlig fokus på belysning.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bente Beckstrøm Fuglseth og Sigurd Løtveit

Status første halvår 2024

Statens vegvesen gjennomførte i 2023 en kartlegging av gangfelt på riksveinettet, med sikte på bruk i arbeidet med å prioritere tiltak i etatens gjennomføringsplan for 2025-2030. Det ble gjort en vurdering av det enkelte gangfelt sett opp mot standard på utforming og belysning i veinormalene *N100 Veg- og gateutforming*, *N300 Trafikkskilt* og *N302 Vegoppmerking* og i veilederne *V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning* og *V127 Kryssingssteder for gående*, og det er registrert behov for tiltak. Registreringene ble kvalitetssikret vinteren 2024 og resultatene er visualisert i kart.

Tiltaket inngår i utarbeidelsen av en *Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS), der gangfelt inngår som ett av temaene innenfor målområdet *Trafikksikkerhet*¹¹. Det er laget et eget temakart for gangfelt, med egen fargekode og tilhørende forklaring for gangfelt der det er behov for tiltak.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med tiltaket ble avsluttet våren 2024. Resultatene vil blant annet bli brukt i arbeidet med å prioritere tiltak i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2025-2030, som utarbeides siste halvår 2024.

Tiltak 80 Trygg Trafikk vil, med støtte fra Tryg Forsikring, gjennomføre en digital sykkelhjelmkampanje.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Status første halvår 2024

Prosjektet «*Skadefri bruk av sykkel*» har gjennomført tiltak for å bidra til økt bruk av sykkelhjelmer.

Etter flere år med digital kampanje, lanserte Trygg Trafikk i 2023 «*Den norske hjelmtesten*». Hjelmtesten promoteres gjennom digital annonsering. I løpet av våren 2024 ble 11 sykkelhjelmer testet, og resultatene er presentert i rapport og pressemelding. Det er kjørt to pulser med digital annonsering av hjelmtesten.

Sammen med hjelmtesten er det også igangsatt arbeid med en ny digital kampanje, «*historier fra virkeligheten*», der ulike personer forteller om egne erfaringer om hvor viktig det er å bruke sykkelhjelmer. Nye filmer ble produsert for sommeren 2024.

Planer for 2024 og 2025

«*Den norske hjelmtesten*» og «*historier fra virkeligheten*» skal videreføres i 2025.

Tiltak 81 Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen *Synlig syklist*.

Ansvar: Syklistenes Landsforening (Syklistforeningen)
Kontaktperson: Jacob McKellar Stiansen

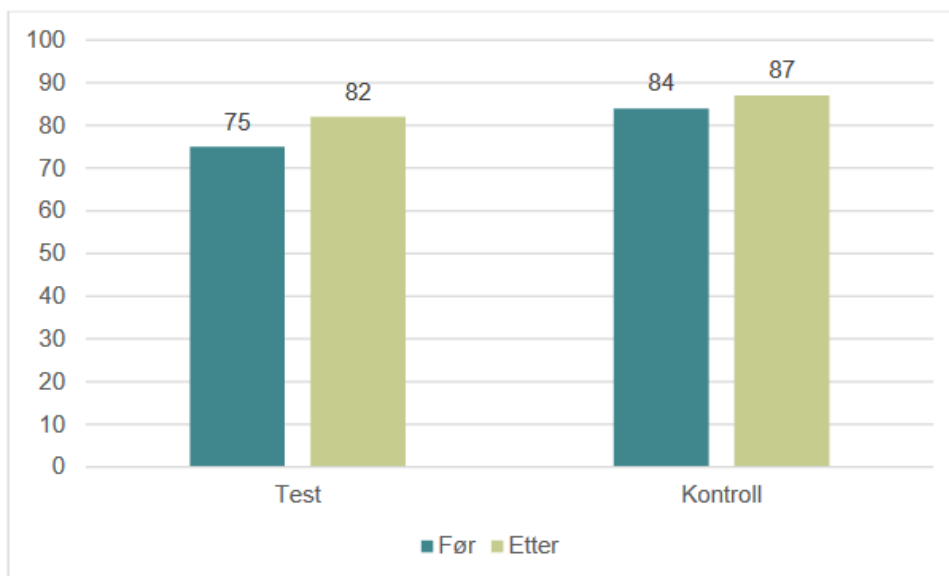
¹¹ I arbeidet med LUS opereres det med fire målområder; Trafikksikkerhet, Klima og miljø, Samfunnssikkerhet og Fremkommelighet.

Status første halvår 2024

Syklistenes Landsforening (Syklistforeningen) har hatt høyere antall aksjoner knyttet til kampanjen *Synlig syklist* i 2022 og 2023 enn i foregående periode. Det viser at kampanjen tas godt imot av fylkeskommuner, kommuner og andre aktører, og at man ser viktigheten og nødvendigheten av den. Aktiviteten i 2022 og 2023 er oppsummert i tabellen nedenfor. I 2023 var det for første gang aktivitet i alle fylker.

Beskrivelse	2022	2023
Antall lokallag involvert	13	12
Antall aksjoner/steder	60	56
Antall kommuner	30	30
Antall fylker	10	11
Antall lyktsett delt ut	9 000	9 000

I 2021/2022 ble effekten av lyktutdelingen undersøkt sammen med TØI¹². Undersøkelsen ga støtte for at utdeling av sykkellykt kan være et effektivt tiltak for å øke lyktbruken i et område. Dette illustreres i figuren nedenfor som viser større økning lyktbruk i testgruppa (som fikk lykt) enn i kontrollgruppa.



Spredning i sosiale medier, tradisjonelle medier og fylkeskommunale- og kommunale flater er viktig. Dette har blitt oppnådd. Media dekker kampanjen, som eksempel nevnes reportasje på NRK1 i programmet «Norge i dag» 18. oktober 2023.

Planer for 2024 og 2025

Aksjonene vil Syklistforeningen vil fortsette over samme lest som i 2023, med fokus på synlighet og sikkerhet. Det er dokumentert at barns sykler sjeldnere tas med til verksted enn voksnes sykler. Syklistforeningen ønsker derfor også å inkludere et fokus på dette i kampanjen, noe fylkene de har vært i dialog med har vært enige i.

¹² TØI-arbeidsdokument 51904-2022.

Tiltak 82 Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold/Akershus/Buskerud (omtalen gjelder aktivitet i tidligere Viken fylkeskommune): Trygg Trafikk i Viken markerte *Refleksdagen* sammen med fylkeskommunen og sendte ut reflekser til *Trafikksikre kommuner*, slik at de kunne lage egne markeringer. Det var digitale kampanjer med hjelmbudskap, og en egen refleksfilm på alle kinoene i fylket før, under og etter *Refleksdagen*. Alle barneskoler i fylket fikk mulighet til å delta på *Den store refleksjakten*. Ungdomskolene i Viken ble invitert til å lage digitale refleksplakater eller filmer som omhandlet viktigheten av å bruke reflekser.

Innlandet: FTU har bevilget midler til Trygg Trafikk og til frivillige organisasjoner til arbeid for økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.

Vestfold: Det er gjennomført kampanjer gjennom presse og sosiale medier.

Telemark: Fylkeskommunen finansierer store deler av Trygg Trafikk sine aktiviteter i Telemark, og disse er vist i aktivitetsplanen til FTU. Blant aktivitetene er at Trygg Trafikk gjennomfører årlige reflekskampanjer og refleksstillinger.

Agder: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Rogaland: Fylkeskommunen i samarbeid med Trygg Trafikk oppfordrer til økt bruk av sikkerhetsutstyr, deriblant refleks og sykkelhjelmer. *Refleksdagen* markeres og det gjennomføres refleksstillinger for å bidra til økt kunnskap om trafikksikkerhet.

Vestland: Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk om utsendelse og utdeling av refleksartikler, og om markering av *Refleksdagen*. I tillegg gir fylkeskommunen tilskudd til refleks og refleksaktiviteter etter søknad. Videre finansierer fylkeskommunen sine aktivitetsmidler til Trygg Trafikk aktiviteter knyttet til refleks og sykkelhjelmer. Trygg Trafikk i Vestland har drevet informasjons- og kampanjearbeid rettet mot refleks og hjelmbruk i planperioden. Kollektivselskapet Skysst har en årlig reflekskampanje. Sykkelhjelmer og bruk av sikringsutstyr er innarbeidet i det digitale læringsverktøyet *sykkeldyktig.no*. Alle 43 kommuner i fylket har åpnet for bruk av *sykkeldyktig.no*.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk i ulike prosjekter der refleks og hjelmbruk er tema. Eksempler på dette er «*Trafikktrygging i ungdomsskolen*», og «*Sykkeldyktig.no*». Fylkeskommunen deltar i samarbeidsprosjektet *Smart Mobilitet* (undergruppe *Trygg Sykkel*) i Molde, sammen med Molde kommune, Statens vegvesen, NAF, Trygg Trafikk og politiet. Her sees det på tiltak for å tilrettelegge for trygg sykling i kommunen.

Trøndelag: Fylkeskommunen bidrar med midler og nødvendige ressurser for å støtte/forsterke tiltak, herunder *Refleksdagen* i regi av Trygg Trafikk og Teaterforestillingen «*Ville veier og vrang skilt*» til småtrinnet. Videre fokuseres på hjelmbruk blant elever i 4. og 5. trinn, som en del av trafikkopplæringen på fylkets to sykkelgårder.

Nordland: Fylkeskommunen gir tilskudd til forbyggende atferdsrettede trafikksikkerhetstiltak. Det gis småskolesekk med reflekterende stoff og påsydde reflekser til alle som begynner i 1. klasse.

Troms: Holdningsskapende arbeid rettet mot barn og unge inngår som innsatsområde i fylkeskommunens samarbeidsavtale med Trygg Trafikk i Troms.

Finnmark: Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk og andre eksterne partnere om holdningsskapende arbeid for økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.

Planer for 2024 og 2025

Østfold, Agder, Rogaland og Vestland har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Buskerud, Vestfold, Telemark, Møre og Romsdal, Trøndelag, Troms og Finnmark oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Akershus: Fylkeskommunen vil sammen med Trygg Trafikk i Akershus gjennomføre ulike digitale kampanjer som omhandler temaene sykkelhjelmer og reflekser. Det vil i tillegg være et stort fokus på økt refleksbruk i oktober, med markering av *Refleksdagen* 17. oktober. Dette skjer i tett samarbeid med *Trafikksikre kommuner*, som vil ha lokale markeringer av dagen. I tillegg til dette vil Trygg Trafikk gjennomføre sine årlige refleksstillinger rundt omkring i fylket for å følge utviklingen i refleksbruken.

Nordland: Fylkeskommunen vil videreføre ordningen med tildeling av tilskudd til forebyggende atferdsrettede tiltak. Tilskuddsordningen markedsføres med kunngjøring og på sosiale medier.

Tiltak 83 Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter, blant annet i forbindelse med *Refleksdagen*, og gjennomføre refleksstillinger.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Status første halvår 2024

Trygg Trafikk lanserte vinteren 2024 resultatene fra refleksstillingene for 2023. Med en bruksandel på 48 prosent ligger resultatet litt bak tilstandsmålet i tiltaksplanen for 2022-2025 (53 prosent refleksbruk innen 2026). Trygg Trafikk har inngått avtale med årets refleksdesigner for 2024.

Planer for 2024 og 2025

Årets refleksdesign vil bli lansert i september. *Den nasjonale refleksdagen* skal markeres den 17. oktober, lokalt og nasjonalt. Øvrige planlagte aktiviteter omfatter digital kampanje, PR og refleksstillinger.

I 2025 er det behov for å utvikle nytt konsept til digital kampanje, dersom tiltaket skal videreføres.

Tiltak 84 Statens vegvesen vil, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, bidra til effektiv gjennomføring av innstramminger av regelverk for bruk av elsparkesykler og andre småelektriske kjøretøy, samt vurdere behov for ytterligere tiltak.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Anette Hauge

Status første halvår 2024

Statens vegvesen bidro i det forberedende arbeidet knyttet til regelverksendringene for elsparkesykkel gjeldende fra 15. juni 2022, da det blant annet ble innført promillegrense på 0,2, nedre aldersgrense på 12 år, hjelpåbud for barn under 15 år og omklassifisering av elsparkesykkel fra sykkel til motorvogn.

Planer for 2024 og 2025

Det foreligger per nå ingen nye oppdrag fra Samferdselsdepartementet knyttet til bruk av elsparkesykler og andre småelektriske kjøretøy.

Tiltak 85 Statens vegvesen vil gjennomføre en ny kampanje om samspill i trafikken, inkludert samspill mellom elsparkesykler og andre trafikanter.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Elin Fykerud Johannessen

Status første halvår 2024

Statens vegvesen lanserte *Samspillskampanjen* i 2022, med vekt på samhandling mellom alle trafikanter i byområdene. I de ni største byområdene skal all økning i persontransport tas gjennom kollektivtransport, gange eller sykkel (*nullvekstmålet*). Dette medfører at trafikkbildet i byene blir mer komplekst samtidig som at risikoen for ulykker øker. Utfordringen er at *nullvekstmålet* ikke skal gå på bekostning av *nullvisjonen*.

Kampanjen i perioden 2022-2026 har som mål å endre holdninger og atferd i samspillet mellom dem som ferdes i byområdene. Det er utviklet filmer som er vist på TV og i sosiale medier. I tillegg er det laget egne reklameplakater som ble satt opp på strategiske plasser i Oslo og i noen andre byområder. Dette for å være mer synlig i selve bybildet og der hvor det er spesielt viktig med et godt samspill i trafikken.

Planer for 2024 og 2025

I 2024 vil mye av eksisterende kampanjemateriell bli gjenbrukt, samtidig som det sees på muligheten for å utvikle nytt materiell, spesielt tilpasset den enkelte kanal. Behovet for bruk av nytt materiell og bruk av nye kanaler vurderes fortløpende.

Tiltak 86 **Ung i Trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikrokjøretøy ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste

Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Status første halvår 2024

Ung i trafikken er i full gang med å planlegge en opplæring for elsparkesykkel i form av en ferdighets- og kunnskapsløype. Denne er testet ut våren 2024 og vil bli evaluert. Ut fra evalueringene vil det bli fastsatt hva løypen skal inneholde og hvordan dette skal løses i praksis. Tanken er at den skal gi opplæring i både ferdighetskjøring, håndtering av utfordringer, parkering, skilt og regelverk.

Planer for 2024 og 2025

Ferdighets- og kunnskapsløypen vil bli tilbudt til skoler som har et ønske om å styrke elevenes ferdigheter på mikromobilitet, spesielt med fokus på elsparkesykkel. Dette vil være et resurskrevende prosjekt og det vil være begrenset hvor mange klasser Ung i trafikken har kapasitet til å nå i løpet av ett år.

Ung i trafikken vil også ha fokus på elsparkesykkel i sine SoMe-kanaler.

9. Motorsykkel og moped

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 14 i tiltaksplanen – Motorsykkel og moped

Tiltak 87 Statens vegvesen vil lede et Nasjonalt forum for MC-sikkerhet, med hensikt å samle og involvere sentrale og kompetente fagmiljøer.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Status første halvår 2024

Nasjonalt forum for MC-sikkerhet ble etablert i 2021. Det er gjennomført teamsmøter 2-3 ganger i året. Foruten Statens vegvesen deltar representanter fra fylkeskommunene, bransjeorganisasjoner, brukerorganisasjoner, importør- og forhandlerforeninger, Finans Norge, Skadeforebyggende forum, Nord universitet og politiet.

En sentral del av arbeidet har vært å etablere en nasjonal gjennomføringsplan for motorsykkel, moped og ATV, som brukes til oppfølging av tiltakene for motorsykkel, moped og ATV som aktørene har forpliktet seg til å gjennomføre gjennom den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet. Tilbakemelding om status på tiltakene gjøres i møtene av de ansvarlige for tiltaket. Videre presenteres forskning relatert til MC, tiltak som ikke er en del av gjennomføringsplanen og forslag til nye tiltak. I tillegg orienteres om ulykkessituasjonen på MC, med gjennomgang av ulykkestyper, årsaker og medvirkende årsaker.

Planer for 2024 og 2025

Det vil fortsatt bli gjennomført teamsmøter 2-3 ganger i året, med tilsvarende innhold og deltakere. Forumet vil i tillegg brukes til å etablere nye tiltak som bidrar til å øke sikkerheten for motorsyklister, og som vil kunne tas med i neste tiltaksplan for trafikksikkerhet, gjeldende fra 2026.

Tiltak 88 Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot motorsykkelykker.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold/Akershus/Buskerud (omtalen gjelder aktivitet i tidligere Viken fylkeskommune): Viken fylkeskommune deltok i *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. I tillegg arrangerte de trafikksikkerhetsdag for MC i 2023, i samarbeid med Statens vegvesen og NMCU Akershus.

Innlandet: Fylket har et aktivt «MC-forum», og har gjennomført følgende tiltak:

- Årlige MC-dager.

- Kartlegging og risikovurdering av de mest brukte MC-strekningene i fylket i samarbeid med MC-organisasjonene (2022). Befaring er gjennomført i 2022 og 2023. Nye befaringer planlegges gjennomført august 2024.
- Årlige forebyggende tiltak rettet mot unge MC-førere i samarbeid med politiet (2022 og 2023 + 2024).
- Årlige kjøretreningskurs i samarbeid med NMCU, NMCF og NAF MC (2022 og 2023 + 2024).
- Årlige bevilgninger til frivillige MC-tiltak i regi av organisasjoner/MC-klubber (2022 og 2023 + 2024).

Vestfold: Fylkeskommunen deltar i *MC-forum i Vestfold og Telemark*, gjennom møter, veiinspeksjoner og trafiksikkerhetsdagen. I tillegg tilbyr FTU NAF sikkerhetskurs.

Telemark: Fylkeskommunen deltar i *MC-forum i Vestfold og Telemark*. Fylkeskommunen gir økonomisk støtte til MC-forum, som brukes til å gjennomføre TS-inspeksjon for MC og å arrangere *Trafiksikkerhetsdag for MC*.

Agder: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Rogaland: Rogaland bidrar inn i *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*. MC har vært tema på fagdag i FTU, med perspektiver fra førere av MC, perspektiver fra kjørelærere og forskningsrapport om funn ved alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykel 2015-2020. Det er etablert kontakt med en lokal representant fra NMCU, og vedkommende kobles på når det velges ut strekninger der det skal utføres trafiksikkerhetsinspeksjoner.

Vestland: Fylkeskommunen har per i dag ingen særskilt organisering av arbeidet opp mot MC som trafikantgruppe. Ved etablering av fysiske tiltak blir ulykker med MC vurdert på linje med andre ulykkestyper og trafikantgrupper.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen koordinerer *MC forum* for Møre og Romsdal.

Trøndelag: Fylkeskommunen koordinerer fylkeskommunalt MC-forum i Trøndelag, med bredt sammensatt deltakelse. FTU bevilger tilskudd til relevante kurs for sikker MC.

Nordland: Det er et eget MC-forum i Nordland, hvor det har vært fokus på risikoutsatt områder.

Troms: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Finnmark: Fylkeskommunen har ikke lagt til rette for en samordnet innsats mot motorsykelulykker.

Planer for 2024 og 2025

Østfold, Agder, Rogaland og Troms har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet, Vestfold, Telemark, Møre og Romsdal og Trøndelag oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Akershus: Akershus fylkeskommune vil fortsatt delta i *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet*.

Buskerud: Det er fokus på å finne gode samordningsmuligheter for MC i Buskerud, evt. i samarbeid med andre fylker. Konkrete tiltak vil bli etablert gjennom handlingsplanprosessen, og gjennom dialog og samarbeid med andre trafiksikkerhetsaktører i 2024 og 2025.

Vestland: Det skal igangsettes et arbeid som tar stilling til hvordan en samordnet innsats skal organiseres og utøves. I dette arbeidet vil det være naturlig å ta stilling til om det skal etableres et MC-forum, eller om MC skal ivaretas på en annen måte.

Nordland: Fylkeskommunen vil gjøre endringer internt for å gjøre fylkets MC-forum mer relevant. I den anledning vil det bli hentet erfaring fra andre fylker.

Finnmark: Fylkeskommunen skal vurdere om det skal etableres et eget regionalt MC-forum for Finnmark eller om det finnes alternative måter å organisere dette på.

Tiltak 89 Statens vegvesen vil, i samarbeid med NMCU og andre relevante aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for ATV-, moped- og motorsykkeltiltak, basert på blant annet tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Kirsti Huserbråten

Status første halvår 2024

Endelig dokument forelå oktober 2022 (dokument nr. 871 i Statens vegvesens rapportserie: *Nasjonal gjennomføringsplan for motorsykkell, moped og ATV 2022-2025*). Dokumentet brukes aktivt av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* (jf. tiltak nr. 87) i forbindelse med oppfølging av tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* som gjelder motorsykkell, moped og ATV.

Planer for 2024 og 2025

Aktiv bruk av gjennomføringsplanen vil fortsette også i 2024 og 2025.

Tiltak 90 Statens vegvesen vil gjennomføre målrettede tekniske og administrative kontroller på skoler og andre steder hvor mopedførere treffes.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Roy Harald Holm

Status første halvår 2024

Kontroll av mopeder er et prioritert kontrollområde, spesielt om våren og tidlig på høsten i forbindelse med skolestart. Statens vegvesen og politiet gjennomfører kontroller enten hver for seg eller som samarbeidskontroller. Kontroll gjennomføres på veier inn mot skoler og på steder en erfarer mopeder ofte ferdes i trafikken.

Kontrollpunkter er i hovedsak kontroll av førerrett, teknisk tilstand, støy og kontroll av verneutstyr (hjelm).

Planer for 2024 og 2025

Innsatsen videreføres i 2024 og 2025.

Tiltak 91 **Norsk MC-forhandlerforening sine medlemmer vil i samarbeid med NMCU legge til rette for ett trafikksikkerhetsarrangement per år hos de medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å gjennomføre slike arrangement.**

Ansvar: Norsk MC Forhandlerforening (NMCF)

Kontaktperson: Olaf Olstad

Status første halvår 2024

I tråd med NMCFs autorisasjon forplikter forhandlerne å gjennomføre flere tiltak gjennom sesongen. I forbindelse med de aller fleste av foreningens tiltak har forhandlerne MC-sikkerhet på agendaen. Tiltakene har ulike temaer, for å vekke interessen til målgruppene, men felles for dem alle er at MC-sikkerhet er en del av innholdet, naturlig nok ved siden av butikkens kommersielle budskap.

Tiltakene er rettet mot norske motorsyklister generelt, men nye brukere får ekstra oppmerksomhet hos forhandlerne, da de er en gruppe det er ekstra viktig å påvirke med gode holdninger til bruk av sikkerhetsutstyr.

MC-butikken er en arena hvor faghandlerne treffer målgruppen fysisk. Det er godt dokumentert at ansikt-til-ansikt-kommunikasjon og dialog med målgruppen er ekstra virkningsfullt. NMCF-forhandlerne har sammen med trafikkskolene denne unike muligheten til å kommunisere viktige sikkerhetsbudskap direkte med målgruppene, i en konstruktiv dialog.

Nedenfor følger en omtale av fem tiltak som gjennomføres årlig i regi av NMCF. Alle disse tiltakene ble gjennomført både i 2023 og 2024.

1. Sesongstart – med MC-sikkerhetsfokus (gjennomføres hvert år innen mai)

Forhandlerne i NMCF markerer hvert år sesongstart og MC-sikkerhet har en sentral plass i innholdet. I dette arrangementet blir forhandlerne oppfordret til å ta den gode sikkerhetspraten med kundene – spesielt nye motorsyklister, samt oppfordre og informere om viktige punkter som må sjekkes på sykkelen hver dag, -uke og -måned.

2. Dekkdager – med oppfordring om å bytte ut gamle dekk (gjennomføres hvert år innen mai)

Tidlig i sesongen har forhandlerne en dag med dekkfokus, hvor målet blant annet er å informere og lære opp kundene om hva som er trafikksikre MC-dekk. Her benyttes fagressurser innen MC-dekk, som blant annet forteller om når et MC-dekk bør byttes ut, viktigheten av riktig dekktrykk, samt at dekkene på for- og bakhjul er familiære med tanke på kjøreegenskapene.

3. Trafikksikkerhetsdag – i samarbeid med NMCU (gjennomføres hvert år innen mai)

NMCF sine medlemmer samarbeider med NMCU om å legge til rette for ett trafikksikkerhetsarrangement per år hos de av medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å gjennomføre slike arrangement. NMCU viser sin film «Full kontroll» og deler ut boken med samme navn.

4. Brukt MC-dag – med fokus på trafikksikre tohjulinger (gjennomføres hvert år innen juni)

Kjøp av brukt MC medfører risiko for kjøp av kjøretøy som ikke er i påkrevd teknisk tilstand og som ikke er trafikksikker. NMCF sine faghandlere får ofte inn brukte motorsykler som har feil med bremses, styrelager, støtdempere, dekk eller drivverk. Dette er feil/mangler som i verste fall kan føre til ulykker.

Det er helt avgjørende for trafikksikkerheten at brukte motorsykler som skifter eier er gjennomgått av faghandleren. Under *brukt MC-dag* opplyses målgruppen om dette. Her brukes NMCF sin sjekklister med 70 punkter (FKK – Frivillig Kjøretøy Kontroll).

5. Ferieklar MC – med fokus på sikker MC-bekledning og teknisk tilstand på MC (gjennomføres hvert år innen juni)

Mange motorsyklister har aldri vært på langtur med sin MC. I forbindelse med ferien gir faghandleren gode råd som øker MC-sikkerheten på ferieturen, med spesiell oppmerksomhet mot sikkerhetsutstyr, teknisk tilstand på MC og gode tips om riktig pakking av motorsykkelen slik at kjøreegenskapene opprettholdes.

Planer for 2024 og 2025

Alle de fem tiltakene nevnt over vil også bli gjennomført i 2025.

Tiltak 92 MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.

Ansvar: MCSikkerhet.no

Kontaktperson: Thomas Rouse

Status første halvår 2024

MCSikkerhet.no har publisert tre filmer med råd til motorsyklister:

- Handlingsrom som verktøy i kryss (publisert 15. november 2021)
- Fart i forhold til forsvinningspunkt (publisert 15. november 2021)
- Kjøring i følge (publisert 25. august 2022)

MCSikkerhet.no har i tiden etter publiseringen av disse filmene prioritert å spre budskapet gjennom kurs og foredrag. Det har vært gjennomført flere samlinger med forskjellige aktører i motorsykkelmiljøet. Dette har resultert i en stor interesse, og nysgjerrighet rundt temaene. Filmene har per dags dato 30 000 visninger på ulike plattformer.

Prosessen med å spre budskapet i filmene har skapt noen behov for utdypning og informasjon som vil bli fulgt opp.

Planer for 2024 og 2025

Planen er å fortsette med å gjennomføre samlinger, for å nå en større del av miljøet. I tillegg vil MCSikkerhet.no produsere to filmer tilknyttet sesongen 2024. Tema for filmene vil være tips for å unngå utforkjøringsulykker. Dette dreier seg om korrigerende av hastighet i forhold til utfordringene som oppstår. Den ene filmen vil ha blikkbruk og se-teknikk som tema, og det vil her bli tatt utgangspunkt i funn fra prosjektet med bruk av Eyetracker, som gjennomføres av Nord universitet, SINTEF og Trygg Trafikk (jf. tiltak nr. 93).

Tiltak 93 Nord universitet vil, i samarbeid med SINTEF og Trygg Trafikk, gjennomføre et prosjekt med bruk av blikkpunktkamera (eyetracker) for motorsykkelførere. Resultatene er tenkt benyttet til ulike informasjons- og opplæringsformål.

Ansvar: Nord universitet
Kontaktperson: Jan Petter Wigum

Status første halvår 2024

En stor andel av de alvorligste ulykkene på norske veier er MC-ulykker. Nord universitet har i samarbeid med SINTEF Community og Trygg Trafikk brukt eye tracker som analyseverktøy for å forstå motorsyklisters kompetanse og atferd. Nord universitet ønsker med dette å forsterke kunnskapsgrunnlaget til utdanning, opplæring og målrettede tiltak for norske motorsyklister.

Det er hittil i planperioden:

- Ferdigstilt Nord universitet sin FoU-rapport «*Sikker kjøring på motorsykkell*» - (oppdragsgiver Samferdselsdepartementet).
- Oppstart av Nord universitet sin FoU-rapport 90. *Rapport om MC-føreres blikkbruk og handlingsvalg for sikker kjøring* (oppdragsgiver Statens vegvesen).
- Presentert vitenskapelig konferanseartikkel ved ESREL2023 – Southampton (UK).
- Presentert konferanseartikkel ved CIECA Congress 2024 – Dubai (FAE).

Planer for 2024 og 2025

Prosjektet skal ferdigstilles i planperioden. Det gjenstår å ferdigstille analyser av dybdeintervju, videomateriale og eye tracker data før endelig rapport overleveres Statens vegvesen.

Tiltak 94 NMCU vil utarbeide materiale som beskriver utfordringer ved kjøring i følge og gir råd om hvordan man skal kjøre.

Ansvar: NMCU
Kontaktperson: Arild Lind

Status første halvår 2024

Strenge økonomiske prioriteringer kombinert med ny daglig leder har gjort at utarbeidelsen av materiell er noe forsinket. Dette er imidlertid nå i startgropa, blant annet takket være tildeling av trafiksikkerhetsmidler for 2024.

NMCU deltok i mai 2024 på trafiksikkerhetsdag på Tyrigrava, med appell som omhandlet utfordringer ved kjøring i følge.

Planer for 2024 og 2025

Det er stort fokus på digitalt materiell, herunder også bruk av sosiale medier. Imidlertid vurderes også å utarbeide noe trykt materiell. Tanken er at enkle og effektive plakater skal kunne bidra til å øke bevisstheten for føreren. I tillegg jobbes det med skript til en kort filmsnutt til bruk på sosiale medier.

Tiltak 95 **Statens vegvesen vil legge til rette for at utenlandske motorsykkelførere blir informert om særlige utfordringer knyttet til norske veier, for eksempel ved at de får informasjon når de ankommer landet.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bjarte Skaugset og Hans Olav Hellesøe

Status første halvår 2024

Nettsider og tidligere informasjonsskriv/brosjyre rettet mot utenlandske motorsykkelførere ble oppdatert i 2023. Brosjyren ligger på nett i pdf-format og kan skrives ut. Statens vegvesen samarbeider med NMCU om distribusjon av informasjonen.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil se nærmere på hvordan informasjonen rettet mot utenlandske motorsykkelførere kan spres ytterligere, blant annet gjennom deltakerne på «MC-dugnaden»¹³.

Det foreligger ingen planer om å utarbeide ytterligere materiale.

Tiltak 96 **NMCU vil, i samarbeid med Norsk MC-forhandlerforening, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og annen sikkerhetsbekledning.**

Ansvar: NMCU

Kontaktperson: Arild Lind

Status første halvår 2024

I samarbeid med Norsk MC-forhandlerforening har NMCU hatt flere oppslag i media om viktigheten av å benytte godkjent sikkerhetsutstyr. Dette omfatter både *God Morgen Norge* på TV2, øvrige nasjonale medier og regionale medier. NMCU har også deltatt hos forhandlere over hele landet i forbindelse med særskilte trafikksikkerhetsdager (se tiltak nr. 91).

¹³ MC-dugnaden er et initiativ der flere organisasjoner og etater samarbeider i en felles dugnad for å bidra til færre ulykker på motorsykel. Målet er å utvikle gode tips og budskap sammen. Aktørene i MC-dugnaden bidrar sammen og i hverandres trafikksikkerhetstiltak for motorsykel.

Planer for 2024 og 2025

NMCU vil fortsette sitt arbeid med sterkt fokus på sikkerhetsutstyr.

Tiltak 97 NMCU vil, i samarbeid med Statens vegvesen, iverksette tiltak rettet mot motorsykkelførere i aldersgruppen 45-54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko.

Ansvar: NMCU

Kontaktperson: Arild Lind

Status første halvår 2024

Streng økonomiske prioriteringer kombinert med ny daglig leder har gjort at arbeidet er noe forsinket. Imidlertid har NMCU fått oversendt en oversikt over registrerte motorsykler og aldersgrupper på eiere. Dette gir en empirisk tilnærming til ulykkesstatistikker og påstander man møter hos motorsyklister.

Planer for 2024 og 2025

Det produseres plakater for bruk på sosiale medier direkte rettet mot aldersgruppen, men også generelle plakater, samt plakater spesielt rettet mot yngre førere. I tillegg til digitalt materiell vurderes også trykt materiell til eldre førere, da mange i denne aldersgruppen ikke er på sosiale medier.

Tiltak 98 NAF vil videreføre *Sikker på MC*, et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på gode kjørestrategier.

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Stein Løkken

Status første halvår 2024

NAF har videreført arbeidet med, og gjennomføringen av, *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på gode kjørestrategier.

Det er gjennomført over 50 lokale kurs i regi av 12 NAF MC klubber, med 600-650 deltakere totalt.

NAF MC har i samarbeid med Tore Johannessen revidert *Sikker på MC* kurset med fokus på mer logisk språkbruk og ordvalg, tydeligere intensjon om utvikling av MC føreren, undervisningsmetodikken og kjøreoppgavene. Under kurset blir det lagt vekt på hvordan man kan bearbeide egen erfaring og ta med seg opplevelsene og læringspunktene for egenutvikling etter kurset. Endringene har gitt behov for økt satsing på opplæring av nye og eksisterende veiledere. Våren 2024 ble det gjennomført fem samlinger for veiledere. Disse var spredt geografisk, fra Kristiansand i sør til Tromsø i nord.

Planer for 2024 og 2025

NAF vil videreføre arbeidet med *Sikker på MC*. Målet er å få i gang flere av de 28 NAF MC klubbene som arrangører av *Sikker på MC* kurs.

Det er viktig å beholde *Sikker på MC* kurset i den formen det har i dag, hvilket innebærer at kurset foregår både på landevei og i kjøregård, og at veiledningen skjer fra motorsyklister til motorsyklister. Deltakeren må selv oppleve, observere, konkludere og handle eller planlegge handling. Målet er at MC føreren gjennom trening skal skape seg et handlingsrom for å gjennomføre planlagt handling.

Tiltak 99 NMCU vil, i samarbeid med veieierne, ta initiativ til og delta på veibefaringer og temainspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, side-terreng og optisk ledning for motorsykkel.

Ansvar: NMCU
Kontaktperson: Arild Lind

Status første halvår 2024

NMCU deltar aktivt i MC-forum i alle fylker der dette er etablert. Dette omfatter både deltakelse på møter og på befaringer.

Planer for 2024 og 2025

NMCU forsøker å legge press på fylkeskommunene, men opplever å ikke alltid bli hørt. Dette er sterkt beklagelig sett i lys av at det meste av kjøringen med MC foregår på fylkesveier. NMCU ser behov for større oppmerksomhet og påtrykk fra overliggende etater overfor fylkeskommunene.

MC-forum bør opprettes i fylker der dette ikke er etablert. NMCU ser videre behov for at de fylkesvise MC-foraene følges opp tettere, og at det blir stilt forventninger til aktivitet.

Tiltak 100 Statens vegvesen vil igangsette et arbeid med rutevis kartlegging av sideterreng for mulig etablering av underskinner eller tilrettelegging for tilgivende sideterreng, der fylkeskommunene inviteres til å delta.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Hans Olav Hellesøe

Status første halvår 2024

Arbeidet ble igangsatt høsten 2023 med et møte der representanter fra alle fylkeskommunene var invitert. Her ble det orientert om fremdrift og planlagt fremgangsmåte for å identifisere kurver med høy risiko for utforkjøring.

Vinteren 2024 forelå en første versjon av en modell for utvelgelse av risikokurver, hovedsakelig basert på ulike geometriske elementer, så som kurvens lengde, minste kurvradius, høydedifferanse og tverrfall. Modellen er foreløpig brukt på riksveinettet og på fylkesveinettet i Trøndelag.

Det er etablert kontakt med Novari IKS¹⁴ avd. samferdsel som undersøker hvordan en kan koordinere implementering av risikokurvmodellen på fylkesveinettet i alle fylker.

Planer for 2024 og 2025

Det er en ambisjon at modellen for utvelgelse av risikokurver skal være tilgjengelig for fylkesveinettet i alle fylker innen utgangen av 2024. Denne modellen vil imidlertid ikke være tilstrekkelig som eneste grunnlag for utvelgelse av kurver for etablering av underskinner. Bruk av modellen må kombineres med blant annet nærmere kunnskap om ulykkessituasjonen og om omfanget av kjøring med motorsyssel.

Den foreliggende modellen for utvelgelse av risikokurver er en første versjon av en slik modell, og har behov for uttesting og videreutvikling.

Tiltak 101 Statens vegvesen vil gjennomføre en pilot for utprøving av tiltak for å hindre utforkjøringsulykker med motorsyssel, herunder godt synlige og bøyelige stolper for å bedre optisk leding i overraskende kurver.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Hans Olav Hellesøe

Status første halvår 2024

Piloten forutsetter en konklusjon med hensyn til valg av løsning som skal testes ut samt valg av teststrekninger.

Det er fortsatt stor usikkerhet med hensyn til hvilke løsning(er) som skal testes ut. I tillegg til en løsning med godt synlige og bøyelige stolper vurderes ulike alternativer, for eksempel at varslingen til motorsyklister skjer gjennom en ny type skilt, eller at varsel om kurvens vanskelighetsgrad males på asfalten med tall, bokstav og/eller symbol.

Som omtalt under tiltak nr. 100 forelå det vinteren 2024 en første versjon av en modell for utvelgelse av risikokurver, hovedsakelig basert på ulike geometriske elementer, så som kurvens lengde, minste kurvradius, høydedifferanse og tverrfall. Denne modellen vil kunne være et nyttig utgangspunkt for valg av teststrekninger, men modellen har ikke spesielt fokus på risiko for motorsyklister. Bruk av modellen må derfor kombineres med nærmere kunnskap om ulykkessituasjonen, risikoforhold spesielt for motorsyklister og omfanget av kjøring med motorsyssel.

I mangel på endelig avklaring med hensyn på valg av løsning og teststrekning er tiltaket fortsatt ikke igangsatt.

¹⁴ Novari IKS er et interkommunalt selskap som ivaretar utvikling og forvaltning av fylkeskommunenes felles IT-systemer innen utdanning, samferdsel og teknologi.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket vil bli igangsatt, men neppe avsluttet innenfor planperioden.

10. Godstransport på vei

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 15 i tiltaksplanen – Godstransport på vei.

Tiltak 102 Statens vegvesen og Arbeidstilsynet vil sammen vurdere om det er hensiktsmessig å foreslå utvidet ansvar for bestillere av transporttjenester.

Ansvar: Statens vegvesen og Arbeidstilsynet
Kontaktperson for Statens vegvesen: Roy Harald Holm

Status første halvår 2024

Det er utarbeidet et utkast til krav til bestillere av transporttjenester. Imidlertid gjenstår en dialog mellom Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet for å få på plass de siste avklaringene angående utforming og plassering av hjemmel.

Planer for 2024 og 2025

Målet er å få arbeidet ut på offentlig høring i løpet av 2024.

Tiltak 103 Statens vegvesen vil videreføre og videreutvikle *Trygg Trailer*, herunder også oppdatere *Truckers guide*.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Trine Giskås

Status første halvår 2024

Det ble gjennomført 49 *Trygg Trailer* besøk vintersesongen 2023/2024. Statens vegvesen sendte ut pressemelding 15. november 2023, der bedrifter ble oppfordret til å ta kontakt for å bli en ny *Trygg Trailer* medlemsbedrift.

Statens vegvesen er i slutfasen av arbeidet med å revidere *Truckers Guide*. Det er trykt opp visittkort med QR-kode der en kommer direkte inn på den elektroniske versjonen av *Truckers Guide* på vegvesen.no. Videre har Statens vegvesen satt opp egne stativ med *Truckers Guide* på sjåførrom på ferger med internasjonal transport og på tollstasjoner.

Planer for 2024 og 2025

Det er planlagt å gjennomføre 110 *Trygg Trailer* besøk i hovedsesongen september 2024 - april 2025. Eksisterende medlemsbedrifter og bedrifter som tar kontakt og som ønsker å bli en *Trygg Trailer* medlemsbedrift, vil ha prioritet. Ved ny rekruttering av bedrifter prioriteres de som er lokalisert på steder med utfordrende veinett, fare for ulykker/uhell m.v.

Tiltak 104 Statens vegvesen vil styrke kontrollinnsatsen gjennom bruk av ny teknologi.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Roy Harald Holm

Status første halvår 2024

Hittil i planperioden har det vært jobbet kontinuerlig med å ta ut gevinster fra den teknologien som det allerede er investert i, for eksempel ANPR (skiltgjenkjenning) og WiM (vektceller i veibanen).

Planer for 2024 og 2025

I 2024 og 2025 vil det bli jobbet med å anskaffe, utvikle og implementere en skiltstyringsløsning som skal bidra til at enkeltkjøretøy kan styres inn til kontroll, basert på fastsatte risikoparametre. Videre skal det også settes opp et system som muliggjør en trådløs avlesning av kjøre- og hviletidsdata i fart (DSRC).

Gjennom prosjektet "*Datafyrårn*", som startet i 2022, blir arbeidet med innsiktsdrevet kontroll forsterket. Det er også utviklet en datamodell som benytter historiske kontrolldata for å predikere økt sannsynlighet for feil på ulike kjøretøy. Denne viser lovende resultater. Bruk av modellen er imidlertid nært knyttet til, og avhengig av, øvrig systemutvikling. Dette gjelder spesielt systemutvikling knyttet til ANPR.

Tiltak 105 Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.

Ansvar: Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet

Kontaktperson for Statens vegvesen: Roy Harald Holm

Status første halvår 2024

Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Innsatsen skal rettes mot de virksomheter og bransjer som har størst negativ påvirkning på arbeidsrettslige, sosiale og konkurransemessige forhold innen veitransportområdet. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp i regionalt arbeid, samtidig med at det regionale samarbeidet får eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet.

Etatene har utarbeidet handlingsplaner for kontrollsamarbeidet for 2022, 2023 og 2024.

I tillegg til samarbeidet som dekkes av handlingsplanene pågår det også et løpende samarbeid mellom etatene knyttet til andre typer kontroller, herunder samarbeid for å bekjempe arbeidslivskriminalitet.

Planer for 2024 og 2025

Etatene vil utarbeide handlingsplan for kontrollsamarbeidet for 2025.

Tiltak 106 Statens vegvesen vil jobbe med å få på plass en egen forskrift om utvidet lagringstid ved behandling av personopplysninger til målretting og gjennomføring av kontroll.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Roy Harald Holm

Status første halvår 2024

I brev av 15. september 2020 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere konkrete lov- og forskriftsendringer for utvidet bruk av automatisk kjennemerkegjennkjenning (ANPR) i kontrollvirksomhet, samt utarbeide tilhørende høringsnotat. Oppdraget ble besvart i brev av 24. november 2021.

Statens vegvesen har i ettertid sett at behovet er et annet enn opprinnelig antatt. Regelverket om personvern og om kontroll på områder etaten kontrollerer er endret. I tillegg har det skjedd en teknologisk utvikling som gir nye muligheter. Statens vegvesen ser nå ikke behov for å styrke hjemmelsgrunnlaget for ANPR eller å forskriftsfeste utvidet bruk av dette. Det er heller ikke behov for å forskriftsfeste utvidet lagringstid. Etaten mener det innenfor dagens regelverk er grunnlag for å utvide lagringstiden til 56 dager, hvilket ansees som tilstrekkelig. Det ansees derfor ikke å være behov for en egen forskrift om utvidet lagringstid, og Statens vegvesen mener etatens tidligere forslag i brev av 24. november 2021 bør vrakes.

Statens vegvesen har derfor laget en ny utredning om etatens bruk av elektroniske kontrollverktøy. Denne ble oversendt Samferdselsdepartementet i november 2023. Departementet har i brev av 19. mars 2024 bedt Statens vegvesen sette i verk nødvendig teknisk utvikling og har samtidig bedt etaten om å kvalitetssikre vurderingene, med tanke på regelverket om personopplysninger.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil følge opp ovenfor nevnte brev fra Samferdselsdepartementet datert 19. mars 2024.

Tiltak 107 Norges Lastebileier-Forbund vil, i samarbeid med Fellesforbundet, arbeide for å forbedre forståelsen og kompetansen med hensyn til lastsikring.

Ansvar: Norges Lastebileier-Forbund

Kontaktperson: Dag Nordvik

Status første halvår 2024

Norsk lastesikringsforum ble etablert i 2022 for å arbeide med lastesikringssspørsmål. På samme tid gjennomførte Statens vegvesen en høring om mer definerte krav til transportbedriften og sjåføren om lastesikring.

Norsk lastesikringsforum har avventet endringer i kravene til lastesikring, da dette betyr mye for det videre arbeidet, både når det gjelder opplæring av sjåførere, korrekt og godkjent lastesikringsutstyr og transportutstyr egnet for transport av godset. Endringene kom i form av nytt tredje ledd i vegtrafikklovens § 23, som trådte i kraft 1. januar 2024. § 23 har nå følgende ordlyd:

«Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.»

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

Ved transportoppdrag skal transportforetaket sette føreren i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter, herunder nærmere regler for visse typer kjøretøy».

Forskriften nevnt i siste setning i tredje ledd er under utarbeidelse av Statens vegvesen per 6. mars 2024.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen skal sende ut høring om endringer i gebyrforskriften, med gebyrlegging i tilfeller med farlig eller dårlig lastesikring. Høringen er forventet utsendt i august 2024.

Etter mye fokus på varierende lastesikring av tømmer, både fra transportører og i forbindelse med utekontroll, avklarte NLF i møte med Statens vegvesen å utarbeide en egen standard for lastesikring av tømmer. Denne forventes klar for publisering i august 2024.

Norsk lastesikringsforum har planlagt nytt møte i september 2024 hvor lastesikring av tollplomberte containere og trailere blir et viktig tema.

NLF følger det internasjonale arbeidet på lastesikringsområdet gjennom det nordiske forumet SAGIT.

Tiltak 108 **Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for etterutdanning for yrkessjåførere som transporterer gods med lette kjøretøy.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Håvard Færø

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen planlegger å ta initiativ til et oppstartsmøte om tiltaket høsten 2024, der representanter fra Norges Lastebileier-Forbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet vil bli invitert til å delta. Statens vegvesen vil i første omgang legge vekt på å få avklart rammebetingelser med hensyn til mulig omfang for et opplegg for etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.

Tiltak 109 Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til gående og syklende i blindsoner, og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Dag Terje Langnes

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket har ikke vært tilstrekkelig avklart med tanke på ansvar, mål og gjennomføring. Ambisjonen er at dette skal komme på plass tidlig høsten 2024, med tanke på oppstart.

11. Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 16 i tiltaksplanen – Møteulykker og utforkjøringsulykker.

Tiltak 110 Statens vegvesen og Nye Veier vil i perioden 2022-2027 bygge til sammen om lag 435 km nye møtefrie riksveier, hvorav om lag 400 km er firefelts motorvei med midtdeler og om lag 35 km er to- eller trefelts veier med midtrekkverk.

Ansvar: Statens vegvesen og Nye Veier
Kontaktperson fra Statens vegvesen: Sigurd Løtveit
Kontaktperson fra Nye Veier: Øystein Engedal

Status første halvår 2024

I toårsperioden 2022-2023 ble til sammen 54,7 km møtefrie riksvei åpnet for trafikk (54,3 km i 2022 og kun 0,4 km i 2023). Dette gir en måloppnåelse på 12,5 prosent etter en tredel av seksårsperioden 2022-2027¹⁵. Vi ligger med andre ord solid på etterskudd i forhold til ambisjonen for seksårsperioden, hovedsakelig grunnet resultatet for 2023.

Av de 54,7 km med møtefrie riksvei var 26 km innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier og de resterende 28,7 km prosjekter finansiert over Statens vegvesens budsjetter.

Videre har vi at av de 54,7 km med møtefrie riksvei er 42,4 km firefeltsvei med midtdeler/midtrekkverk, mens de resterende 12,3 km er to-/trefelts riksvei med midtrekkverk. Etter de to første årene av seksårsperioden ligger måloppnåelsen når det gjelder to/trefelts riksvei med midtrekkverk på 35 prosent. Her ligger vi med andre ord godt i rute en tredel ut i perioden, mens vi er langt «bak skjema» når det gjelder firefelts vei med midtdeler/midtrekkverk.

Planer for 2024 og 2025

Nye Veier har ikke planlagt åpning av møtefrie riksveier i 2024. I 2025 planlegges åpning 10 km firefelts motorvei med midtdeler på E39 Lyngdal øst- Lyngdal vest.

Tiltak 111 Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Sigurd Løtveit

¹⁵ Årsaken til at det her er satt opp en ambisjon for seksårsperioden 2022-2027 i stedet for å følge tiltaksplanens fireårsperiode 2022-2025 er at ambisjonsnivået er knyttet til omtale av prioriteringer de første seks årene av planperioden i NTP 2022-2033.

Status første halvår 2024

I 2022 og 2023 er det etablert forsterket midtoppmerking på henholdsvis 31,7 og 33,4 km riksvei.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil videreføre fokus på å etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveier som tilfredsstillende gjeldende kriterier, seinest neste gang strekningen reasfalteres. I arbeidet med *Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS) er det laget en kartfremstilling med eget symbol for riksveier uten forsterket midtoppmerking, men som oppfyller kriteriene.

Tiltak 112 Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

To viktige kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking er at fartsgrensen skal være ≥ 70 km/t og at asfaltert veibredde skal være $\geq 7,5$ meter. I 2019 gjorde Statens vegvesen et uttak fra *Nasjonale vegdatabank* (NVDB), som viste hvilke fylkesveistrekninger som oppfylte disse kriteriene. Det ble laget fylkesvise lister med tilhørende kartfremstillinger som viste strekningene, og disse ble sendt til fylkeskommunene. Uttaket viste at mellom 850 og 900 km av fylkesveinettet har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert veibredde $\geq 7,5$ meter.

Strekningene på de fylkesvise listene vil i utgangspunktet være egnet for etablering av forsterket midtoppmerking, forutsatt at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt¹⁶. Tiltaksformuleringen innebærer at strekninger på det fylkeskommunale veinettet som tilfredsstillende kriteriene, både når det gjelder fartsgrense, asfaltert bredde og hensynet til gående og syklende, skal få forsterket midtoppmerking når de blir reasfaltert.

Innrapportering fra fylkeskommunene for planperioden 2018-2021 viste at det ble etablert forsterket midtoppmerking på totalt 145 km fylkesvei i planperioden. Innrapportering for inneværende planperiode viser at det ble etablert forsterket midtoppmerking på 23,3 km fylkesvei i 2022 og på 37,5 km fylkesvei i 2023.

¹⁶ Kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking på eksisterende vei er gitt i Statens vegvesens veinormal *N302 Vegoppmerking*. Her står det som krav 6.2 at: «Forsterket midtoppmerking skal ikke benyttes dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller dersom strekningen er skoleveg.»

Planer for 2024 og 2025

Fylkeskommunene har ikke rapportert på planer for etablering av forsterket midtoppmerking i 2024 og 2025.

Tiltak 113 Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med å gjennomgå og utbedre riksveier, med en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillе minstestandarden for utforkjøringsulykker som beskrevet i NTP 2022-2033.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Status første halvår 2024

I 2022 ble det gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 110 km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere, hvorav i underkant av halvparten (ca. 50 km) er i tråd med eller tett opp mot minstestandarden¹⁷ etter gjennomførte tiltak. Tilsvarende ble det i 2023 gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 55 km riksvei, hvorav 50 km er i tråd med eller tett opp mot minstestandarden.

I tillegg er det gjennomført en rekke målrettede tiltak i enkeltstående punkter/korte strekninger med sikte på å forebygge utforkjøringsulykker, og for å skape et tilgivende sideterreng når ulykker skjer. Eksempler på slike tiltak er bedre markering/skilting av kurver, etablering og utbedring av rekkverk, forsterkning av veiskulder, sikring av sideterreng og siktrydding.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil videreføre fokus på at riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillе minstestandarden for utforkjøringsulykker.

Tiltak 114 Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

¹⁷ Den såkalte minstestandarden innebærer at riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker.

Status første halvår 2024

Det vises til tiltak nr. 113 som gjelder etablering av *minstestandard*¹⁸ for å unngå alvorlige utforkjøringsulykker på riksveinettet. Denne standarden er også relevant for fylkesveier, og da særlig fylkesveier med fartsgrense ≥ 70 km/t som i tillegg har relativt stor trafikk. Innrapporterte tall fra fylkeskommunene viser at det i 2022 ble gjennomført tiltak på 140 km fylkesvei, slik at disse oppnådde minstestandarden med hensyn på utforkjøringsulykker. Tilsvarende ble det i 2024 gjennomført nødvendige tiltak på 120 km fylkesvei. Aktiviteten knyttet til denne type tiltak ser ut til å ha vært størst på fylkesveiene i Vestland og Trøndelag. I Agder er det ikke gjennomført tiltak, hverken i 2022 eller i 2023.

De fleste fylkesveiene har lav trafikk, og på mange av disse veiene er standarden knyttet til side-terrenget svært langt unna det som kreves i den såkalte *minstestandarden*. Utbedring til en slik standard vil kreve betydelige beløp per km, noe som vil være vanskelig å forsvare på veier med lav trafikk. Lavtrafikkerte fylkesveier trenger derfor en annen tilnærming.

I Innlandet er det tatt utgangspunkt i at et klart flertall av alle utforkjøringsulykker med drepte eller hardt skadde skjer i kurver og det er brukt kunnskap om hvilke egenskaper ved en kurve som påvirker risikoen. De har kartlagt alle kurver på fylkesveinettet med hensyn til de ulike risikofaktorene og bruker dette som utgangspunkt for å prioritere tiltak i kurver med høy utforkjøringsrisiko. I tillegg til denne systematiske utbedringen av kurver, utføres utbedring av utforkjøringsrisiko i forbindelse med andre tiltak som for eksempel vegetasjonsrydding og sikring av skolevei

Trøndelag fylkeskommune har innledet et samarbeid med enheten for *Data, innsikt og analyse* (DIA) i Statens vegvesen, med formål å identifisere risikokurver på fylkesveinettet, basert på «*stordata*». Dette er å anse som en videreutvikling av metodikken som er bruk til å identifisere risikokurver i Innlandet.

Planer for 2024 og 2025

Det er kun fem av fylkeskommunene som har meldt om konkrete planer for 2024 og 2025:

Akershus: Fylkeskommunen prioriterer å gå samlet gjennom strekninger og områder for å vurdere behov for rekkverk. Erfaringene fra tidligere er at TS-inspeksjoner som gjøres i forkant ikke bør være for gamle og at man får mest ut av pengene ved å bruke penger på samlede strekninger og områder. Det har også vært et behov for å bruke ekstra ressurser i de delene av Akershus som tilhørte andre fylker før 1/1-2020, da disse generelt har hatt et lavere nivå på rekkverkene.

Innlandet: Arbeidet med å utbedre risikokurver vil fortsette ut planperioden (jf. omtale under «*Status første halvår 2024*»).

Vestland: Fylkeskommunen jobber for å avklare kapasitet, ressurser og fremgangsmåte, slik at tiltaket kan svares ut på en god måte. Ambisjonen er at dette blir avklart i 2024.

Trøndelag: Fylkeskommunen vil fortsette arbeidet med å identifisere risikokurver, og vil dokumentere arbeidet i en rapport. I 2024 utdannes i tillegg flere nye TS-revisorer.

¹⁸ Minstestandarden innebærer at gjeldende krav er oppfylt når det gjelder utforming og omfang av side-rekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekkverk.

Nordland: Fylkeskommunen har som mål å få flere ansatte som kan jobbe med ts-inspeksjoner. Det vil være fokus på å utbedre ulykkespunkter på ulykkesbelastede strekninger, med sikte på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Tiltak 115 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringer langs motorveiene, med spesiell fokus på rekkverk, vei-sikkerhetsutstyr og sikkerhetssoner.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Marit Moss-Iversen

Status første halvår 2024

Arbeidet med temaanalysen ble slutført i 2023, jf. rapport fra Multiconsult om *Temaanalyse av utforkjøringsulykker på motorveger* (november 2023)

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket er avsluttet.

Tiltak 116 Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

Ansvar: Trafikksikkerhetsforeningen
Kontaktperson: Geirr Tangstad-Holdal

Status første halvår 2024

Det er i dag fire moduler i grunnkurspakken for montering av vei- og brurekkverk; (1) om rekkverksnormalen, (2) stål vei- og brurekkverk, (3) betong vei- og brurekkverk og (4) for prosjekterende og byggherre. Kursene omhandler både prosjektering, gjennomføring/oppsett, drift/vedlikehold og tilsyn.

Hittil i planperioden er det gjennomført i overkant av 20 kurssamlinger i tillegg til enkelte bedriftsinterne kurs. På kursene er det både deltakere fra prosjekterende konsultentselskap, entreprenører og produsenter og deltakere fra statlige, fylkeskommunale og kommunale byggherrer.

En kompetanse- og utdanningsgruppe har evaluert kursene i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Planer for 2024 og 2025

Trafikksikkerhetsforeningen vil fortsette å tilby opplæring og kompetansekurs for alle aktører som jobber med bro- og rekkverk. Det er satt opp ti nye kurssamlinger, i tillegg til bedriftsinterne kurs. Det

jobbes også med å utvikle en ny femte modul, som vil være spesielt rette mot byggherre, hvor eksisterende vei og utfordringer i forhold til dagens krav vil bli berørt.

Trafikksikkerhetsforeningen jobber for at flere byggherrer skal stille krav til kompetanse i anbudsutlysninger, og registrerer at både Statens vegvesen, Nye Veier og enkelte fylkeskommuner allerede har innført slike krav.

12. Drift og vedlikehold

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 17 i tiltaksplanen – Drift og vedlikehold.

Tiltak 117 Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til krav i revidert vegsikkerhetsforskrift.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Ruth Myklebust

Status første halvår 2024

Internt i Statens vegvesen er ansvaret lagt til divisjon for Drift og vedlikehold. De har utarbeidet og godkjent to prosesser i Statens vegvesen sitt kvalitetssystem, som begge knyttes til vegsikkerhetsforskriften. Det gjelder prosessene "*Bestille og ta stilling til TS-revisjoner*" og "*Planlegge, bestille og følge opp TS-inspeksjoner av eksisterende veg*".

Det er avklart når det skal gjøres TS-revisjoner¹⁹ på riksveier som ikke inngår i TEN-T veinettet (jf. vegsikkerhetsforskriftens § 4).

Det er utviklet et verktøy for rapportskrivning og samlet oppfølging av funn fra TS-inspeksjoner (TS-portalen). Her er funn delt inn etter trafikantgrupper (jf. vegsikkerhetsforskriftens § 6a, der det stilles krav om at hensynet til sårbare trafikanter tas i betraktning).

Det pågår en veinettsevaluering av sikkerhetsnivået på riksveinettet i samsvar med kravet i vegsikkerhetsforskriftens § 5. Dette arbeidet inngår som en del av arbeidet med en *Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS).

I vegsikkerhetsforskriftens § 8 er det stilt krav til kompetanse hos de som skal gjennomføre TS-inspeksjoner og TS-revisjoner. Mange av de som hadde denne kompetansen sluttet i Statens vegvesen etter omorganiseringen i 2020. For å kompensere for dette er det nå utdannet flere nye TS-revisorer.

Planer for 2024 og 2025

I vegsikkerhetsforskriftens § 5a stilles krav om at veinettsevalueringen skal følges opp gjennom målrettede (trafikk)sikkerhetsinspeksjoner og/eller direkte utbedringstiltak. Det skal også utarbeides (og jevnlig oppdateres) en risikobasert og prioritert handlingsplan som grunnlag for gjennomføring og oppfølging av utbedringstiltak. Det pågående arbeidet med veinettsevaluering vil være avsluttet høsten 2024, og dette vil gi grunnlag for å velge ut hvilke strekninger det skal utføres TS-inspeksjon på.

Krav om gjennomføring av TS-revisjoner er gitt i vegsikkerhetsforskriftens § 4. Det skal gjennomføres TS-revisjoner i fire trinn for nye veiprojekter (reguleringsplan, prosjektering, før åpning av vei og ett år etter at veien er åpnet). Det er søkt om midler til å utvikle et digitalt verktøy for gjennomføring og oppfølging av TS-revisjoner, slik at det blir en enhetlig gjennomføring og en god oversikt over hvordan avvik, feil og merknader i revisjonene er behandlet før veieier overtar nye prosjekter. Det er foreløpig

¹⁹ En TS-revisjon er en uavhengig, detaljert, systematisk og teknisk sikkerhetskontroll av et vegprosjekts utforming, som omfatter alle faser fra prosjektering til innledende bruk.

ikke prioritert midler til dette. Resultatet kan bli at det utvikler seg mange ulike metoder som gjør det vanskelig for veieier å følge opp at trafikksikkerheten er ivaretatt i nye veiprosjekter.

Tiltak 118 Nye Veier AS vil i forbindelse med registrering av alle uønskede hendelser på sitt veinett videreutvikle dette til også å omfatte god stedfesting samt indikatorer for de uønskede hendelsene.

Ansvar: Nye Veier AS

Kontaktpersoner: Tone Strandli, Fagansvarlig trafikksikkerhet og Magnus Johansen, Leder drift og vedlikehold

Status første halvår 2024

Siden 2019 har Nye Veier i sine driftskontrakter satt krav til registrering av alle hendelser som skjer på veier i drift. Driftsentreprenørens registreringer ivaretar ulike formål, hvor ett av dem er oversikt over hvilke uønskede hendelser som skjer på vei, uavhengig om de medfører skade eller ikke. Det er i perioden frem mot vinteren 2024 arbeidet med å øke kvaliteten og likheten i registreringene, samt å få til en nøyaktig stedfesting av hendelsene. En pilot er klar for testing.

Nye Veier har i tillegg etablert et digitalt driftssystem som på sikt også skal vise oversikt over alle ulike hendelser. I perioden frem mot vinteren 2024 er det etablert en integrasjon (API) mot det hendelsesbaserte toppsystemet (HBT) som Vegtrafikksentralene benytter. Dette er en API som leser ut informasjon om hendelser på Nye veiers strekninger i drift.

Planer for 2024 og 2025

En pilot for forbedret løsning for registrering og stedfesting av hendelser vil bli testet i 2024. Nye Veier har en målsetting om at innføring samt integrasjon med driftssystemet skal være ferdigstilt i løpet av 2025.

Tiltak 119 Statens vegvesen vil utvikle nye måter å bruke tilgjengelige kunnskaps- og datakilder for å prioritere trafikksikkerhet i de løpende driftsoppgavene og i gjennomføring av vedlikehold.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Marita Tølset

Status første halvår 2024

Divisjon for Drift og vedlikehold i Statens vegvesen jobber med flere FoU-prosjekter som omhandler og/eller påvirker trafikksikkerheten. Noen av disse er omtalt nedenfor.

Produktområde *Fremkommelig vei*: Dette prosjektet tar utgangspunkt i den fysiske veien, og handler om hvordan den skal oppleves tilgjengelig og fremkommelig ut fra et kunde-/trafikanterperspektiv. Målet er å forbedre trafikksikkerheten gjennom bedre trafikkavvikling og bedre veistandard.

Forutsigbart fremkommelige fjelloverganger: De fleste fjellovergangene på riksveinettet skal instrumenteres med digitale skilt. På enkelte fjelloverganger blir også LIDAR-radar, kamera, værstasjoner, friksjonsmålere og dekkensorikk en del av utrustningen. I tillegg er en kolonneapp under utvikling. I 2024 ble det utviklet en stengningsprognose som varsler sannsynlighet for at en fjelloverganger vil bli stengt på grunn av uvær. Prosjektet påvirker trafikksikkerheten ved å sørge for at trafikantene reiser på den tryggeste reiseveien og hindrer trafikantene i å kjøre inn i farlige situasjoner med dårlig føre og sikt. Så langt er tre fjelloverganger og tre utsatte strekninger kartlagt. Gjennom prosjektets levetid (2022-2027) estimeres det et totalbehov på ca. 100 digitale skilt, fordelt på 24 fjelloverganger og et utvalg værutsatte strekninger.

Teknologi for håndtering av naturfare: Tiltaket innebærer en styrket satsing på aktiv skredsikring som et kostnadseffektivt alternativ til dyre, fysiske konstruksjoner for å sikre mot skred og flom. Dette medfører økt bruk av:

- Teknologi for gjennomføring av forebyggende skredkontroll (løse ut skred kontrollert mens vei er stengt).
- Automatiske skredvarslingsanlegg som både detekterer skred og stenger og åpner vei automatisk
- Teknologitvutvikling som støtter aktiv skredsikring.

Hovedmålet for prosjektet er å sikre 20-25 skredpunkt med aktiv skredsikring i perioden 2024-2029. Ved å bygge aktiv skredsikring kan flere skredløp sikres, og en kan anta at flere sikrede skredløp fører til færre drepte og hardt skadde i skredulykker.

Fremtidens bruvedlikehold: FoU-prosjektet skal bidra til at bruforvaltningen i Statens vegvesen er et aktivt og kompetent kunnskapsmiljø som nyttiggjør seg av ny teknologi med stort fokus på å bidra til å imøtekomme Norges klima- og miljømål, samt å sikre best mulig sikkerhet og fremkommelighet. Mangler eller feil på brurekkverk kan være årsak til ulykker. Vedlikehold av brurekkverk inngår derfor som tema i prosjektet. Prosjektet har oppstart i 2024 med kartlegging og utvikling/anskaffelse i 2025.

Driftsstøttesenter: Formålet er å gi aktiv produksjonsstøtte til byggherre og deres entreprenører ved bruk av data og analyseverktøy som avdekker feil og mangler på veier og objekter. Arbeidet er godt i gang og i første fase er produktområde *Fremkommelig vei* (se omtale over) etablert, med fokus på koordinering av arbeid på vei. Det jobbes nå videre med alarmhåndtering fra tekniske installasjoner på veien som en varig driftsstøttefunksjon.

SMARTere vedlikehold: Dette er et FoUI-program som inneholder flere Statens vegvesen-finansierte PhD/PostDoc, hvorav én spesielt går på trafikksikkerhet: *Statistical learning and uncertainty quantification for risk based maintenance*. Det blir sett på hvordan man, ut fra eksisterende data om blant annet dekketilstand og bruk av avanserte statistiske metoder og risikotenkning, mer presist kan beregne når en veistrekning trenger dekkevedlikehold (tilstandsutviklingsmodell). Dette gir grunnlag for besparelser ved at nedbrytningen ikke går for langt før det settes inn riktige tiltak til rett tid og på rett sted.

Planer for 2024 og 2025

Prosjektene omtalt over videreføres.

Tiltak 120 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker der det vil bli sett nærmere på utvalgte sikkerhetskritiske prosesser innenfor drift og vedlikehold.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Mona Tveraaen

Status første halvår 2024

TØI-rapport 1961/2023 Vinterdrift og Trafikksikkerhet forelå i 2023. Rapporten ble utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen, med formål å gi et kunnskapsgrunnlag for tiltaks- og politikkutforming med hensyn til vinterdrift. Den består av tre deler:

- En temaanalyse basert på dødsulykker i perioden 2017-2020. Her er det sett på typiske faktorer ved dødsulykker om vinteren sammenliknet med ulykker ellers i året.
- En vurdering av hvordan vinterdriftsklassene påvirker trafikksikkerheten.
- En vurdering av behovet for kunnskap og videre forskning for å utvikle optimale vinterdriftsklasser.

Prosjektet *Sikkerhetsmarginer under press* konkluderer med at samtidige reduksjoner av flere sikkerhetsmarginer som er bygget inn i veier kan ha større samlet negativ virkning enn summen av virkninger av den enkelte endring (samspillseffekter) (jf. *TØI-rapport 2008/2023 Sikkerhetsmarginer under press – Hva betyr vegutforming for trafikksikkerhet og hva betyr samfunnsutvikling for vegutforming*). Drift og vedlikehold er et element i slike vurderinger.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesens portefølje av FoUI-prosjekter er dynamisk, men per våren 2024 er det ikke definert ytterligere prosjekter innenfor FoUI som gjelder sikkerhetskritiske prosesser innenfor drift og vedlikehold.

Tiltak 121 Statens vegvesen vurderer løpende innholdet i malene for driftskontrakter på riksveinettet, herunder hvordan krav til trafikksikkerhetskompetanse bør inngå.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Rigmor Grete Thorsteinsen

Status første halvår 2024

I C3 pkt. 43.3 i Statens vegvesen sin mal for driftskontrakter med oppstart 2023/2024 stilles krav til *Trafikksikkerhetskurs*. Dette inngår også i eldre maler. Kravet om *Trafikksikkerhetskurs* er et såkalt *Gråtekstkrav* i malen, hvilket betyr at det kan tilpasses lokalt. Den praktiske gjennomføringen av disse

kursene varierer derfor en del, men det er utarbeidet et kursopplegg som man kan finne på Statens vegvesen sitt hjemmeområde (jf. tiltak nr. 122).

Både i gammel og ny revidert mal (som ble klar våren 2024) er det bestemmelser om egne oppstartsmøter og opplæring før særlig risikoutsatt arbeid starter opp. Det er et stort fokus på arbeidsvarsling og på arbeid på og langs eksisterende vei, da dette defineres som risikoutsatte arbeidsoperasjoner. Trafikksikkerhet ivaretas gjennom opplæring og andre kontraktskrav i kontrakten, for eksempel kompetansekravet til vinterdrift, arbeidsvarslingskurs og opplæring i forbindelse med førerprøver. Trafikksikkerhet er tema i samarbeidsmøter og byggemøter i kontraktsperioden. Det kreves kunnskap om trafikksikkerhet hos entreprenør ved oppstart av kontraktsarbeidene. Det følger av blant annet generelle krav i lover og forskrifter, samt strenge krav til ledelsessystem i henhold til ISO i kontraktsmalene.

Planer for 2024 og 2025

Innholdet i malene for driftskontrakter vurderes fortløpende.

Tiltak 122 Statens vegvesen vil utarbeide trafikksikkerhetskurs for utførelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver, som kan tilbys de ulike veieierne.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Roar Olsen

Status første halvår 2024

Tiltaket ble ferdigstilt høsten 2023. Det ble tatt utgangspunkt i eksisterende kursopplegg, og gjort nødvendige justeringer/forenklinger. Kursopplegget består av en lysarkserie supplert med kommentarer/talepunkter til lysarkene. Det er lagt opp til at fagpersoner hos den enkelte veieier selv skal kunne holde kurset.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket er ferdigstilt.

Tiltak 123 Statens vegvesen vil implementere applikasjonen TS-inspeksjon.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Ruth Myklebust

Status første halvår 2024

En applikasjon/løsning for TS-inspeksjoner ble satt i drift i mai 2023 og er aktivt i bruk (TS-portalen).

Det er ca. 100 brukere av TS-portalen fordelt på fire ulike brukertyper. Ansatte i alle de fem geografiske områdene i Statens vegvesen har tatt portalen i bruk, og det er gjennomført TS-

inspeksjon i fire av de fem områdene. I figuren nedenfor gis en kort innføring i hva TS-portalen er, og hvilke forbedringer den gir. I tillegg vises en oversikt over antall funn levert i TS-portalen i Sør-Norge per desember 2023.



Digitalt web-verktøy bygget på atlas-plattformen som ivaretar forpliktelser i vegsikkerhetsforskriften for trafikksikkerhetsinspeksjoner. Også andre typer TS-inspeksjon gjennomføres med verktøyet.

Oversikt over alle oppdrag for TS-inspeksjoner, bakgrunn for oppdraget og hvem som deltar, km strekning inspisert, årstall m.m.

Gjennomføre både inspeksjoner i felt og digitalt

Det er skilt på risiko for ulike trafikanter slik at sårbare trafikanter er mer ivaretatt

Automatisk registrering av vegreferanse på alle funn slik at det er enkelt å finne tilbake og følge opp

Automatisk generering av rapport fra TS-revisor som kan lagres i Mime

Status på funn legges inn slik at man får oversikt over tiltak som er gjennomført eller avvist og hvorfor

Mulighet for å legge inn kostnader slik at man kan få en mer effektiv bruk av pengene ved å sortere ut funn med høy risiko og lav kostnad

Lengre strekninger kan inspiseres per dag enn tidligere og dermed bedre HMS ved færre timer i trafikken per oppdrag

Enklere å følge opp gjennomføringen for ledere og rapportering ved tilsyn

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med TS-portalen videreføres. I 2024 ferdigstilles integrasjon med Statens vegvesens arkivsystem (MIME), avklaringer med hensyn til rollestyring og migrering av data fra historiske inspeksjoner (2010-2021). Videre vil veileder for oppfølgingsmodulen i TS-portalen bli ferdigstilt.

Det er planlagt å utvide TS-portalen slik at den også kan brukes for TS-revisjoner. Dette forutsetter tildeling av midler.

Tiltak 124

Statens vegvesen vil innarbeide bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor i etatens veiledere for veioppmerking.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Matteo Pezzucchi

Status første halvår 2024

Statens vegvesen sin *Rapport 689 Vegoppmerking* gjengir resultater fra et prosjekt som blant annet dokumenterer erfaring med bruk av nedfrest veioppmerking i plant spor. På dette grunnlaget er det utarbeidet et forslag til policy for bruk av denne løsningen. Selv om forslaget ennå ikke er innarbeidet

i Statens vegvesens veinormaler, er det ikke noe i dagens veinormal som hindrer bruken av nedfrest veioppmerking i plant spor. Veiforvaltere kan derfor allerede nå bruke dette.

Planer for 2024 og 2025

Ambisjonen er at beskrivelse av nedfrest veioppmerking i plant spor skal være innarbeidet i Statens vegvesen sin veinormal *N302 Vegoppmerking* innen utgangen av 2024. I 2025 kan eventuelle bestemmelser (krav) som skal gjelde alle veieiere sendes på høring, samtidig med andre planlagte endringer som krever høring.

Tiltak 125 Yrkestrafikkforbundet vil etablere en ordning der yrkessjåfører gis anledning til å evaluere vinterdriften.

Ansvar: Yrkestrafikkforbundet

Kontaktperson: Jim Klungnes

Status første halvår 2024

I Yrkestrafikkforbundets app, vegklage.ytf.no, har yrkessjåfører kunnet rapportere forhold knyttet til vinterdrift på norske veier. I perioden 1. januar 2022 – 30. august 2024 er det mottatt 164 rapporteringer fra hele landet. Omtrent halvparten av disse rapporteringene omhandler vinterdrift, inkludert manglende måking, glatte veier, stengte måkeramper for lastebiler, samt vinterstengte raste- og døgnhvileplasser. Disse rapportene er videreformidlet til Statens vegvesen for oppfølging.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket vil bli videreført. Yrkestrafikkforbundet har som ambisjon å gjøre appen mer synlig i målgruppen, for å øke bruken.

Tiltak 126 Statens vegvesen vil forbedre samhandling mellom VTS, veieiere og veieieres entreprenører for systematisk oppfølging av innmeldte forhold som påvirker trafiksikkerheten.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Ruth Myklebust og Runar Inge Larsen

Status første halvår 2024

Det ble i 2023 gjennomført 36 evalueringer av hendelser langs vei etter prosessen «*Vurdere tiltak etter ulykker og alvorlige hendelser*» i Statens vegvesen sitt kvalitetssystem. I 2024 er prosessen tatt i bruk i de fleste geografiske områdene, og det er per 1. juli gjennomført 23 evalueringer. I tillegg til forbedringsforslag som kan bidra til økt trafiksikkerhet og fremkommelighet, bidrar evalueringene også til styrket samarbeid med VTS, som igjen bidrar til en mer robust beredskapsorganisasjon.

Frem til nå har det vært ulik praksis i etterlevelse av prosessen «*Vurdere tiltak etter ulykker og alvorlige hendelser*». Dette jobbes det med internt.

Det er i 2024 gjennomført en mindre revisjon av den aktuelle prosessen. Endringene er basert på erfaringer med bruk av prosessen, samt at det nå tas høyde for unntak om evaluering etter rutinemessig stenging av særlig værutsatte strekninger.

Planer for 2024 og 2025

Det er igangsatt et arbeid med automatisk varsling til veieier fra HBT²⁰ (VTS) ved stengt vei over fire timer, jf. krav i prosessen om evaluering. Dette arbeidet forventes ferdig i løpet av høsten 2024.

Det jobbes med å fulldigitalisere prosessen «*Vurdere tiltak etter ulykker og alvorlige hendelser*». Dersom dette viser seg gjennomførbart, vil det kunne bidra til et mer enhetlig og transparent system for evaluering av hendelser på riksveinettet. En digitalisering vil også bidra til at erfaring og læring i større grad blir synlig og overførbart til andre områder. Også oppfølging av gjennomføring av forslag til forbedringer vil kunne være en del av en slik digitalisering. Det forventes ikke at en digitalisering vil kunne være ferdig før i 2025.

Tiltak 127 Statens vegvesen vil evaluere og revidere retningslinje R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bård Nonstad

Status første halvår 2024

Arbeidet med å revidere Statens vegvesens retningslinje *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier* er i avslutningsfasen, og en komplett utgave ble sendt på høring april 2024. Trafikksikkerhet har vært et sentralt tema i arbeidet.

Planer for 2024 og 2025

Revidert utgave av *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier* implementeres i drift- og vedlikeholdskontrakter med utlysning fra og med høsten 2024. R610 vil fremover bli oppdatert løpende, etter hvert som behov for forbedringer avdekkes.

²⁰ Hendelsesbasert toppsystem

13. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 18 i tiltaksplanen – Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet.

Tiltak 128 Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Petter Storødegård

Status første halvår 2024

Gjennom prosjektet *Forutsigbar fremkommelighet* tas det i bruk variable skilter for å varsle om stengte veier og for å vise omkjøringsalternativer. Dette bidrar til å redusere risikoen for at kjøretøy kjører inn i områder med store fremkommelighetsproblemer og mulige sikkerhetsutfordringer. Det gjøres også forsøk med LIDAR for automatisk detektering av store kjøretøyer som har kjørt seg fast. Dermed kan andre trafikanter varsles tidlig og farlige situasjoner unngås.

Planer for 2024 og 2025

E8 Borealis startet i 2016-2017 som et prøveprosjekt for digitalisering og varsling av vei- og kjøreforhold i Skibotndalen. Finland gjorde det samme på finsk side. I ettertid er det besluttet å starte prosjektet *Forutsigbart fremkommelige fjelloverganger* (se omtale under tiltak nr. 119). Prosjektet vil bli videreført.

Tiltak 129 Statens vegvesen vil utarbeide standardkrav for kommunikasjonsinfrastruktur langs veinettet.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Thor Gunnar Eskedal

Status første halvår 2024

Formålet med tiltaket er å utarbeide krav til kommunikasjonsinfrastruktur langs veinettet tilsvarende slik det i dag er krav for den geometriske utformingen av nye veier og for veisikringsutstyr. Med kommunikasjonsinfrastruktur menes her fiber, trekkør m.m. Spørsmålet som man skal ta stilling til er om det skal lages standardkrav om å trekke fiber i trekkerørene i anleggsfasen av ny veibyggning. Det er det ikke i dag.

Det er gjennomført en kartleggingsfase som blant annet har innbefattet:

- Møter med Nye Veier og Statens vegvesens veitrafikksentraler.
- En gjennomgang av hvilke krav som er satt i lovverket.
- En vurdering av hvilke sikkerhetsutfordringer som finnes.

- En vurdering av fiber kontra trådløst med hensyn til sårbarhet, risiko og kapasitet.

Basert på denne kartleggingen og på det innledende arbeidet knyttet til tiltak nr. 133 (se egen omtale) er det per våren 2024 igangsatt et arbeid med å utforme et grunnlag for å besvare spørsmålet om man skal trekke fiber i anleggsfasen eller ikke.

Planer for 2024 og 2025

Det vil i løpet av 2024 foreligge en faglig anbefaling til hvilke krav til kommunikasjonsinfrastruktur som skal tas inn i Statens vegvesen sine veinormaler. Anbefalingen ventes i hovedsak å medføre behov for endringer i veinormal *N200 Vegbygging*.

Tiltak 130 Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Per Einar Pedersli

Status første halvår 2024

ITS programmet ble avsluttet ved årsskiftet 2023/2024. Pilotene kan deles inn i tre grupper:

- de som **tar frem kunnskapsgrunnlag**
- de som **tester ut ny teknologi**
- de som **iverksetter en ferdig løsning**

Sluttrapporter på pilotene og anbefalinger om videre arbeid er utført våren 2024. Nedenfor følger en kortfattet omtale av resultater fra piloter relatert til trafikksikkerhet.

1. Virkning av ITS systemer på kjøreatferd (tar frem kunnskapsgrunnlag)

Piloten gjelder innhenting av kunnskap om hvordan automatiserte systemer påvirker trafikant-atferden. Det er foretatt en gjennomgang av eksisterende litteratur om effekten av automatiserte systemer og skjerm/kjørecomputer. I tillegg er det utført en feltstudie for å undersøke distraksjonsfare ved skjerm/kjørecomputer i bil. Oppdraget er utført av TØI²¹.

2. Forberedelser til automatisering (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi, iverksetter ferdig løsning).

Piloten er gjennomført i to steg:

Steg 1: Fokus har vært på å utvikle og pilotere digitale og automatiserte hjelpemidler og verktøy for energieffektiv veidrift på gang- og sykkelvei. Prosjektet har avdekket formelle og uformelle barrierer hos entreprenører, veieier, myndigheter og teknologiindustrien i forhold til å ta i bruk automatiserte

²¹ Jf. TØI rapport 2000/2023 *Avanserte førerstøttesystemer og integrerte skjermer - Hvordan påvirker de føreratferd?*

maskiner og sammenhengende verdikjeder som skal gi bedre fremkommelighet og mer forutsigbart vedlikehold. Piloten har som mål å utvikle kunnskap og erfaring i forbindelse med samvirkende- og oppkoblede systemer, kombinert med autonome maskiner og kjøretøy og ulike sensorer. Piloten har hatt fokus på samspill mellom teknologi og byutvikling. Den er gjennomført som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Kongsberg By&Lab, *Grønn og Sømløs mobilitet i Norefjell*, *Testarena Norefjell best uten bil* og Applied Autonomy.

Steg 2: Opprinnelig plan var å implementere en selvkjørende driftsmaskin inn i operativt vedlikehold, men etter en nærmere vurdering av tilbudte driftsmaskiner ble det valgt å ikke gå videre med dette grunnet stor usikkerhet med hensyn til graden av teknologisk modenhet. I 2023 ble det derfor i stedet fokusert på å etablere et samarbeid på tvers av driftsoperatører for å sikre optimal brøyting av vei og gangvei, og samtidig lage en arkitektur for formidling av brøytestatus til brukerne av veien. Et av de viktigste funnene var kontraktuelle utfordringer, jf. at et samarbeid på tvers av veieiere med forskjellige driftskontrakter er krevende. Piloten har levert et nyttig kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med å optimalisere vinterdrift som fremmer fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter, med fokus på vintersykling.

3. Informasjon til trafikant (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi)

Uttesting av G5-kommunikasjon er gjennomført. Fremtidig implementering av G5-teknologi i Europa er usikkert, da det vil medføre store kostnader, både med anskaffelse av ITS-stasjoner og til drift/vedlikehold av disse.

4. Fremtidens kontrollfunksjon (tester ut ny teknologi)

Et konsept for selvrapportering fra kjøretøy er utarbeidet og testet. Dette fungerer, men er foreløpig lagt i bero, både grunnet ressursmangel og avklaringer rundt personvern.

5. Kjetting- og lydsensor (tester ut ny teknologi, iverksetter ferdig løsning)

Piloten utforsker muligheter for automasjon for kontroll av kjetting, piggdekk og ulyder som kan gi indikasjon på alvorlige feil og mangler på tunge kjøretøy. Resultatene fra testinstallasjon viser at teknologien kan anvendes til de tenkte formål, men det kreves mer læring av KI-modellene før installasjon. Teknologien vurderes implementert på Borlaug, sammen med informasjon om føreforhold på fjellovergangene E16 Filefjell og Rv52 Hemsedal.

6. Dekkscanning (tester ut ny teknologi, iverksetter ferdig løsning)

Statens vegvesen utvikler og tester ulike konsepter for optiske dekkscannere, som skal avdekke feil med dekk. Dette vil hindre mange trafikkulykker og stengte veier på grunn av at biler blir stående fast. Det gjelder spesielt tungtransport som kjører av veien vinterstid og blokkerer disse. Tre forskjellige tekniske løsninger er testet ut og en vurderer nå hvilke løsninger en vil gå videre med i 2024.

7. Tunnelsikkerhet (tester ut ny teknologi, iverksetter ferdig løsning)

Piloten gjelder klassifisering og oversikt over kjøretøy i tunnel, slik at det kan gis informasjon til VTS og nødetaer ved brann eller andre alvorlige hendelser i sanntid og uten innsamling av persondata. Et konsept for ADR-registrering i tunnel er utarbeidet og videreutvikles i 2024. Termoskanner detekterer kjøretøy med teknisk svikt som kan føre til trafikkulykker i tillegg til brann i kjøretøy. En fullstendig installasjon vil bli gjennomført i 2024 i Måbødalen.

8. Skredvarsling (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi)

Piloten omfatter:

- Deteksjon og varsling av skred for veistengning og omkjøringsalternativer.
- Undersøkelse av sammenhengen mellom målinger av foto fra drone, Doppler radar, satellittdata og IR deteksjon lyd.

Det er gjennomført flere tester i felt og det er utarbeidet rapporter om teknologien og om muligheter for implementering. Resultatene er overført til Geodatamiljøet i Statens vegvesen.

9. Digitale fjelloverganger (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi)

Viktige aktiviteter i denne piloten er:

- Utvikling av prediksjonsløsning for kjøreforhold for fjelloverganger og beregning av sannsynlighet for kolonnekjøring/stengning.
- Instrumentering av fjelloverganger, datafangst fra Autopass til *Reisetidssystemet* og videreutvikling av *Prediksjonsløsningen* (SINTEF).
- Uttesting av værstasjoner, tellepunkter, selvrapportering fra kjøretøy med påmontert utstyr, maskinlæring for prediksjon, knytning mot dataplattform og oppetid på vei.

Det er utviklet KI-modeller for prediksjon og evaluering av dette skjer første halvår 2024. Det er også utviklet et webgrensesnitt som gir informasjon om stengningsprognose og føreforhold, og dette er tilpasset både for trafikanter og entreprenører.

10. Kjøretøy som sensor (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi)

Dette er et pilotprosjekt på datafangst fra Statens vegvesen sine Polestar biler. Piloten har som hensikt å se hva som kan hentes ut av et moderne kjøretøy. I samarbeid med Polestar etableres *use-case* og løypa for å ta ut data gås opp. Data oversendes og det vurderes hvordan denne kan brukes av Statens vegvesen. Dette gjelder for eksempel friksjonsmålinger til bruk i drift og vedlikehold. Arbeidet har gitt etaten stor innsikt i muligheter for å ta i bruk kjøretøydata i stor skala. Piloten har hatt mye fokus på datakvalitet og på hvordan data kan brukes som input til førerstøttesystem og driftsstøttesystem.

11. METR (Management of Electronic Traffic Regulations) - publikasjon og sikkerhetsarkitektur (tar frem kunnskapsgrunnlag, tester ut ny teknologi)

I prosjektet METR jobbes det med å digitalisere trafikkregler og -reguleringer for å sikre trafikk-sikkerhet og sømløs kjøring i Europa. Denne piloten gjelder utvikling og testing av en DATEX II²² METR-publikasjon i DATEX Testnode. Meldinger skal genereres automatisk fra HBT systemet²³ når operatører på VTS legger inn dynamiske trafikkreguleringer. DATEX meldingen distribueres først til kartgrensesnittet *TrafikkNå Beta*²⁴. Deretter skal det integreres i PKI²⁵/sikkerhetsarkitektur og meldingene sendes til kjøretøy (Polestar). Utvikling av METR er avhengig av internasjonal

²² DATEX II er en europeisk standard for dynamiske trafikkmeldinger.

²³ HBT = Hendelsesbasert toppsystem. Systemet støtter operatørene ved håndtering av hendelser fra den oppstår til den avsluttes.

²⁴ *TrafikkNå Beta* er en ny visning av trafikkinformasjon som tilbys av Statens vegvesen. Denne tjenesten gir brukerne oppdaterte trafikkmeldinger, informasjon om fjelloverganger og tilgang til webkameraer for å se kjøreforholdene. Tjenesten er designet for å gi en bedre brukeropplevelse og mer nøyaktig informasjon om trafikksituasjonen i sanntid.

²⁵ PKI = Public Key Infrastructure. Dette er et rammeverk for utstedelse, administrasjon og bruk av digitale sertifikater over datanettverk. PKI brukes til kryptering, autentisering og signering av dokumenter eller programvare.

standardisering, og piloten må også samordnes med andre METR-aktiviteter i Statens vegvesen, blant annet PKI-prosjektet.

Planer for 2024 og 2025

De pilotene som har kommet lengst i testing, og som vurderes som interessante for fullskala implementasjon, videreføres i 2024 gjennom teknologisatsingen i Statens vegvesen.

Dette gjelder følgende av pilotene:

- Kjetting og lydsensor: Mulig installasjon på Borlaug (se omtale av pilot nr. 5).
- Dekkskanning: Fullskalatest på Ånestad og Svinesund kontrollstasjoner (se omtale av pilot nr. 6).
- Tunnelsikkerhet: Løsning for ADR statistikk og ADR kjøretøy i tunnel (se omtale av pilot nr. 7).
- Tunnelsikkerhet: Termoskanner implementeres i Måbødalen (se omtale av pilot nr. 7).
- Digitale fjelloverganger: Evaluering av KI modeller (se omtale av pilot nr. 9).

Tiltak 131 Statens vegvesen vil undersøke muligheten for på sikt å kunne ta i bruk geofence for å styre hastigheten på steder med høy risiko for ulykker, for eksempel ved skoler.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Irina Jonsson

Status første halvår 2024

Statens vegvesen har vært involvert i flere forskningsprosjekter der geofence er prøvd som et grunnlag for digital trafikkregulering. Prosjektene viser at geofencing er en kraftfull løsning for trafiksikkerhet og for styring av bytrafikk.

GeoSUM-prosjektet²⁶ (2018-2021) var et innovativt initiativ som hadde som mål å forbedre transportsystemene i byområder ved hjelp av geofencing. Dette prosjektet søkte å takle utfordringer tett bytrafikk medfører, som effektivitet, sikkerhet og miljøpåvirkning. Ved å definere digitale soner på kart som kommuniserer direkte med kjøretøy, utforsket *GeoSUM* måter å raskt gjennomføre tiltak uten behov for fysiske infrastrukturer som bomringer. *GeoSUMs* pilot testet to spesifikke bruksområder, å sette hastighetsgrenser rundt skoler og å definere lavutslippssoner der kjøretøy rapporterer data som kjørelengde for å oppnå rettferdig veiprising. *GeoSUM* var et samarbeid mellom offentlige og private enheter og inkluderte Statens vegvesen, Volvo, Q-Free, NTNU og SINTEF. Prosjektet viste viktigheten av slike partnerskap i arbeidet med å utvikle nye tjenester for bymobilitet. Etter *GeoSUM* har prosjekter som *Tag4All* fortsatt å bygge videre på grunnlaget lagt for veiprisingsteknologi.

Prosjektet **GeoFlow** (2020-2022) er et initiativ i Norge som fokuserer på utvikling av teknologi for satellittbasert veiprising. Dette prosjektet er et samarbeid mellom Q-Free, SINTEF og Statens vegvesen, og har som mål å utforske alternative metoder for veiprising som kan tjene som et substitutt for tradisjonelle bompenger. I en pilot utført i Trondheim, ble 200 sjåførere rekruttert for å

²⁶ GeoSUM = Geofencing for Smart Urban Mobility

teste ut denne teknologien. Tekniske data og brukerundersøkelser ble samlet inn for å evaluere effekten og holdningene til slik prising. *GeoFlow*-prosjektet har potensialet til å transformere fremtidens transportinfrastruktur, ved å integrere avanserte intelligente transportsystemer.

Videre har EU's Horizon 2020-program finansiert prosjektet **GeoSence** (2021-2024). Her har forskere og byplanleggere utforsket og gjennomført geofencingstrategier for å forbedre trafikkflyt, sikkerhet og luftkvalitet.

Det vises også til at TØI på oppdrag fra Statens vegvesen har utarbeidet et arbeidsdokument om *Trafikksikkerhetseffekter av geofence fartssperre*²⁷. Her er det gjort en vurdering av hvor man vil kunne ha best trafikksikkerhetsnytte av geofence fartssperre i Norge. Vurderingen er gjort både for spesifikke områdetyper og for bestemte typer kjøretøy.

Planer for 2024 og 2025

I perioden 2024-2025 forventes det at geofencing vil spille en enda større rolle i urbane miljøer, med strategier som er rettet mot å redusere trafikkulykker og forbedre responsen på nødsituasjoner. Ved å definere virtuelle geografiske grenser kan myndighetene kontrollere kjøretøyenes adgang til visse områder, styre hastighetsgrenser dynamisk og forbedre trafikkovervåkingen. Dette kan føre til en mer effektiv trafikkflyt og redusere risikoen for ulykker, spesielt i områder med høy fotgjengertrafikk og ved skoler. Med økende integrasjon av autonome kjøretøy, kan geofencing også tilby en sikkerhetsmekanisme som sikrer at disse kjøretøyene opererer innenfor de fastsatte reglene og bidrar til en tryggere trafikkopplevelse for alle brukere. Prosjekter som *GeoSence* er avgjørende for å samle empiriske data, forstå brukeraksept og utvikle strategiske implementeringsretningslinjer for geofencing.

Geofencing kan også brukes til å varsle sjåførere om veiarbeid, ulykker eller andre hendelser som påvirker trafikkflyten.

Tiltak 132 Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata i kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Irina Jonsson

Status første halvår 2024

Statens vegvesen gjennomfører flere aktiviteter med tanke på å forbedre kvaliteten på fartsgrensedata i *Nasjonal vegdatabank* (NVDB). Dette gjennomføres blant annet i regi av etatens strategiske program *Digital Drivkraft*, som er et digitaliseringsprogram for å modernisere og videreutvikle teknologi og prosesser rundt NVDB. Arbeidet med *Digital Drivkraft* involverer også fylkeskommuner, kommuner, Nye Veier, Kartverket og andre eksterne aktører.

Med moderne biler blir det stadig viktigere å få riktig informasjon om fartsgrenser på vei, både digitalt og analogt. Statens vegvesen kontrollerer at NVDB har riktige data gjennom å bruke KI for å

²⁷ TØI arbeidsdokument 5351 *Trafikksikkerhetseffekter av geofence fartssperre* (2023)

finne fartsskilter i fra veibilder og sammenligner disse. For å kunne gjøre dette effektivt og med høy kvalitet sees det på hvilken teknisk rigg som trengs for å kjøre KI modeller i vegvesenet fremover.

Det pågår også mye relevant internasjonalt samarbeid, både i EU, med internasjonale tjenesteleverandører og med relevante aktører i bilindustrien. Statens vegvesen deltar i EuroNCAP sin *Working Group on Speed Assist Systems (SAS)*. Det pågår videre aktivt arbeid i forbindelse med RTTI-forordningen²⁸, som blant annet har fokus på data om fartsgrenser.

Planer for 2024 og 2025

Pågående aktiviteter vil bli videreført. I tillegg vil det bli arbeidet med å etablere flere nye tjenester. Dette gjelder:

- En TN-ITS tjeneste²⁹ som skal legge til rette for at oppdaterte data om blant annet fartsgrenser blir benyttet av kunder.
- INSPIRE³⁰ data. Dette er data som gir tilgang til offentlige geodata og som fremmer standardisering av data og API-er for å lette tilgangen til data i offentlig sektor.
- Tjeneste med variable fartsgrenseskilt som blir sendt ut via eksisterende DATEX³¹ tjeneste.

Tiltak 133 Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Thor Gunnar Eskedal

Status første halvår 2024

I en innledende fase av tiltaket er det gjennomført intervjuer med blant andre Nye Veier angående dagens praksis med hensyn til utrusting av veier med trafikkstyringsanlegg. I tillegg er eksisterende veinormaler som omhandler relevante krav gjennomgått.

Det er igangsatt et arbeid med å lage ulike scenarier for hvordan man kan sette sammen trafikkstyringsanlegg (kombinasjoner av variable fartsskilt, forklarende VMS skilter, feltsignaler osv.), slik at en større del av hovedveinettet blir utrustet med trafikkstyringsanlegg for å varsle og håndtere hendelser. I tillegg blir det sett på kostnader knyttet til ulike ambisjonsnivå. Arbeidet fokuserer på høytrafikkerte hovedveier med høye hastigheter.

Arbeidet med tiltaket er per våren 2024 lagt litt på vent grunnet manglende finansiering. Det er besluttet å prioritere fullføring av tiltak nr. 129 (se egen omtale) før arbeidet med tiltak nr. 133 videreføres.

²⁸ RTTI = Real-Time Traffic Information. RTTI forordningen er en forordning innenfor rammen av ITS-direktivet.

²⁹ TN-ITS (Transport Network-Intelligent Transport Systems) er en tjeneste som tilbyr oppdatert og standardisert tilgang til vei- og trafikkinformasjon. Denne informasjonen er spesielt nyttig for digitale kart- og navigasjonstjenester. TN-ITS fokuserer på å levere data om endringer i veiinfrastrukturen, som for eksempel nye fartsgrenser, endringer i veimerking, eller oppdateringer av trafikkskilt.

³⁰ INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in Europe) er et EU-initiativ som har som mål å bygge en europeisk infrastruktur for romlig informasjon.

³¹ DATEX er en europeisk standard for utveksling av trafikkinformasjon mellom ulike aktører.

Planer for 2024 og 2025

Det er fortsatt en ambisjon at det innen utgangen av 2025 skal foreligge faglige anbefalinger til krav til instrumentering av veinettet. Disse vil i neste omgang bli innarbeidet i Statens vegvesens veinomaler. I hovedsak berøres veinormalene *N300 Trafikkskilt* og *N302 Vegoppmerking*, samt retningslinje *R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger*.

Tiltak 134 Statens vegvesen vil ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om effekten av automatiserte systemer på trafikantatferden, og kartlegge hvordan føreren påvirkes av ny teknologi.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Status første halvår 2024

Det er til nå gjennomført flere prosjekter innen dette tiltaket, jf. følgende rapporter:

- *TØI-rapport 1995/2023 Litteraturstudie om førerstøttesystemenes påvirkning på ulykkesrisikoen.*
- *Bilføreres bruk av og kunnskap om førerstøttesystemer. Brukerundersøkelse blant eiere og brukere av nyere biler* (rapport fra Verian).
- *TØI-rapport 2000/2023 Avanserte førerstøttesystemer og integrerte skjermer* (Pilotprosjekt om virkning av ITS-systemer på trafikantatferd. Se nærmere omtale under tiltak nr. 130.)

Det har blitt avholdt et webinar med presentasjon av rapportene «*Litteraturstudie om førerstøttesystemenes påvirkning på ulykkesrisikoen*» og «*Avanserte førerstøttesystemer og integrerte skjermer*».

Planer for 2024 og 2025

Det vil bli igangsatt en ny undersøkelse om førerstøttesystemer og kunnskapsformidling til bilkjøpere. Undersøkelsen planlegges ferdigstilt i løpet av 2024.

Det vil bli arbeidet videre med å vurdere andre relevante prosjekter.

Tiltak 135 Nord universitet vil ta initiativ til en studie for å beskrive en framtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering.

Ansvar: Nord universitet
Kontaktperson: Rikke Mo Veie

Status første halvår 2024

Fremtidig førerkompetanse i en digitalisert transportsektor vil kreve en rekke nye ferdigheter og kunnskaper. Nord universitet utdanner trafikklærere i alle førerkortklasser og har behov for et bedre kunnskapsgrunnlag for hvilken utdanning og opplæring som kreves for å håndtere og operere eksisterende- og ny teknologi. Ny teknologi gir muligheter, men kan samtidig føre til sikkerhetsmessige utfordringer i en stadig mer teknologisk drevet transportsektor.

Hittil i planperioden er følgende aktiviteter utført:

- Etablert og åpnet Nord universitet *Trafikklab* med ulike simulatorverktøy.
- Forsterket innhold i trafikklærerstudiet innen ADAS (Advanced Driver Assistance Systems).
- Deltatt aktivt i CIECA ETG som ser på hvordan man gjennomfører ADAS i undervisning, opplæring og teoretisk/praktisk førerprøve i Europa.
- Publisert vitenskapelige artikler som omhandler utdanning, opplæring teknologi, føreratferd og distraksjoner med ADAS.
- Inngått samarbeid med SINTEF Community i prosjektet «*skjerm i bil*».

Planer for 2024 og 2025

Det planlegges gjennomført et internprosjekt om autonomi i føreropplæringen, med mål om ytterligere å forsterke undervisning og læring tilknyttet ADAS i trafikklærerstudiet. Dette vil være et bidrag for å beskrive en fremtidig førerkompetanse i en transportsektor med økende grad av digitalisering.

Tiltak 136 Statens vegvesen vil sørge for at utviklingen av føreropplæringen og førerprøvene er basert på ny kunnskap om automatisering av førerrollen.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Status første halvår 2024

Det er innhentet kunnskap om automatisering av førerrollen knyttet til utvikling av føreropplæring, gjennom rapporten «*Automatisering og føreropplæring*» (Sintef rapport 2023:00163), og gjennom en workshop som var en oppfølging av rapporten. Workshopen ble gjennomført med deltakere fra opplæringsinstitusjonene for trafikklærerutdanning, trafikkskolebransjens bransjeorganisasjoner, NAF, Trygg Trafikk, Norges bilbransjeforbund, Bilimportørenes landsforening, Standard Norge og Opplysningsrådet for veitrafikken.

På grunnlag av rapporten «*Automatisering og føreropplæring*» og den påfølgende workshopen, har Statens vegvesen revidert forskrift og læreplan for føreropplæringen i de fleste klassene. Det er innført tydelige krav til opplæring knyttet til førerstøttesystemer. Videre er det tydeliggjort krav til kunnskap om førerstøttesystemer og til ferdighet i bruk og handlinger knyttet til varslinger eller inngripen fra systemene.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med å opprettholde en god utvikling av føreropplæringen, som forholder seg til utviklingen i kjøretøyindustrien, pågår kontinuerlig. Opplæringsseksjonen i Statens vegvesen har ansvaret for forskrift og lærerplaner for føreropplæring, og vil delta i og følge opp forskning knyttet til automatisering og avanserte førerstøttesystemer.

Tiltak 137 Statens vegvesen vil sørge for utveksling av kunnskap og erfaring rundt framtidig føreropplæring gjennom samarbeid med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Dag Terje Langnes

Status første halvår 2024

Det er etablert et samarbeid med aktuelle utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjonene gjennom *Forum for trafikpedagogikk* (FFTP). I tillegg er NAF og Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse (NOORSI) tilknyttet forumet. Forumet brukes til å utveksle kunnskap og erfaring, og til å holde hverandre oppdatert på hva som er hovedfokus hos de ulike aktørene. FFTP arrangerer annethvert år en *Føreropplæringskonferanse*, spesielt rettet mot trafikklærere.

Planer for 2024 og 2025

FFTP vil i november 2024 avholde en ny føreropplæringskonferanse, med fokus på nullvisjonen og trafikklærerkompetanse.

Tiltak 138 Statens vegvesen deltar i det internasjonale arbeidet med krav til nye kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Stein-Helge Mundal

Status første halvår 2024

Statens vegvesen følger utviklingen rundt krav til nye kjøretøy internasjonalt. Det har så langt særlig dreid seg om selvkjørende biler og ulike førerstøttesystemer.

Det ble i 2022 vedtatt en EU-forordning 2022/1426 for typegodkjenning av automatiserte kjøresystemer med tanke på shuttle-busser, robot-taxier og hub-to-hub godskjøretøy (tilsvarende SAE-automatiseringsnivå 4).

Så langt har ingen kjøretøy oppnådd godkjenning som tilfredsstillende kravene i denne reguleringen. Det ser ut til at kjøretøyprodusentene møter større teknologiske utfordringer enn tidligere antatt og heller satser på å få videre rammer for delautomatiserte førerstøttesystemer som gir kjøretøyet selv-

kjørende egenskaper, men som fortsatt krever ansvarlig sjåfør som er klar til å gripe inn dersom systemet feiler (SAE-automatiseringsnivå 2).

Innenfor FN arbeides det med et regelverk med sikte på å etablere enhetlige bestemmelser for godkjenning av kjøretøy med hensyn til avanserte førerstøttesystemer (FN Reg. 171 DCAS)³². Første fase av dette regelverket ble vedtatt i WP29/UNECE i år.

Planer for 2024 og 2025

Andre fase i arbeidet med FN Reg. 171 DCAS omfatter «hands-free»-kjøring og systeminitierte funksjoner (SIM), og er planlagt å bli klart for avstemming i løpet av 2024. Statens vegvesen/Samferdselsdepartementet ser flere risikoaspekter ved innføringen av denne fasen, da slike systemer kan forveksles med automatiserte kjøresystemer som tar over kontrollen fra fører (tilsvarende SAE-automatiseringsnivå 3-5).

Et UNECE-regelverk for typegodkjenning av automatiserte kjøresystemer (tilsvarende SAE-automatiseringsnivå 3-5) er planlagt å være klart for avstemming i 2026.

Tiltak 139 Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Gry Horne Johansen

Status første halvår 2024

Det er underskrevet en avtale med det europeiske datasamarbeidet *Data for Road Safety* (DFRS), og tiltaket knyttes opp mot dette. Det er besluttet at Statens vegvesen ikke vil igangsette egne prosjekter knyttet til nye datakilder, men i stedet følger utviklingen i EU. DFRS gjør det mulig for Statens vegvesen å bruke og dele data om sikkerhetsrelaterte trafikkdata fra alle partnerne i samarbeidet.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil søke å utnytte potensialet i data som blir tilgjengeliggjort gjennom DFRS-samarbeidet. Videre vil Statens vegvesen avklare og avgrense etatens behov for SRTI-data³³, med særlig henblikk på nullvisjonen, *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, ITS Veikart* og forslag til *Nasjonal strategi for automatisert transport*.

³² UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to Driver Control Assistance Systems (DCAS).

³³ Safety-Related Traffic Information.

14. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 19 i tiltaksplanen – Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.

Tiltak 140 **Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha gyldige trafikksikkerhetsplaner per 1/1-2026.**

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø), fylkeskommunene og Trygg Trafikk

Kontaktperson for storbyområdene: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Kontaktperson for Trygg Trafikk: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024 - Storbykommunene

Oslo kommune: Kommunen jobber for tiden med å revidere handlingsplan for trafikksikkerhet, med forankring i Bymiljøetatens virksomhet på mobilitetsområdet. Handlingsplanen er fireårig og vil foreligge i 2024.

Bærum kommune: Kommunens trafikksikkerhetsplan for 2020-2023, vil i løpet av våren 2024 bli erstattet med en ny trafikksikkerhetsplan gjeldende for 2024-2027.

Drammen kommune: Kommunen har en operativ trafikksikkerhetsplan gjeldende for perioden 2021-2024.

Kristiansand kommune: Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som gjelder for perioden 2022-2026.

Stavanger kommune: Eksisterende plan løper ut 2024. Arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan er igangsatt. Det er gitt informasjon om arbeidet på kommunens to innbyggertorg, der innbyggerne også hadde anledning til å komme med innspill til planen. Trafikksikkerhetsplanen inngikk som et første case i prosjektet "*Innbyggertorg som medvirkningsarena*".

Bergen kommune: Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025 ble vedtatt i Bergen bystyre 25. januar 2023.

Trondheim kommune: Kommunen har en operativ trafikksikkerhetsplan som følges aktivt opp, og hvor de fleste anbefalte tiltakene er gjennomført.

Tromsø kommune: Tromsø kommune har gyldig trafikksikkerhetsplan gjeldende til 2026.

Planer for 2024 og 2025 – Storbykommunene

Bærum, Kristiansand og Tromsø har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Nedenfor følger innspill fra de øvrige storbykommunene:

Oslo kommune: Handlingsplanen for trafikksikkerhet vil bli fulgt opp.

Drammen kommune: Arbeidet med å revidere gjeldende trafikksikkerhetsplan starter sommeren 2024.

Stavanger kommune: Kommunen er godt i gang med å utarbeide ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2025-2028. De har hatt god medvirkning og fått mange innspill. Etter at utkastet til ny plan er klart sendes planen på høring til de samme som fikk varsel om planoppstart.

Bergen kommune: Kommunen vil implementere *Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025*, gjennom handlingsplanrullering og iverksetting av tiltak.

Trondheim kommune: I den kommunale planstrategien ligger en anbefaling om at trafikksikkerhetsplanen blir rullert.

Status første halvår 2024 – Samlet for hele landet

Trygg Trafikk har utarbeidet en mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner, basert på strukturen i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Hensikten er at det skal være en sammenheng mellom nasjonale og lokale planer, samt å omgjøre nasjonale mål og forventninger til konkrete kommunale tiltak. Med knapphet på ressurser i kommunene er dette et godt verktøy for å utarbeide enkle og konkrete trafikksikkerhetsplaner.

Trygg Trafikk er, i samarbeid med fylkeskommunene, pådrivere for at kommunene skal ha operative trafikksikkerhetsplaner. Dette blant annet gjennom høringsuttalelser i forbindelse med respektive planprosesser. Trygg Trafikk sender i januar hvert år en påminnelse om rullering av den kommunale trafikksikkerhetsplanen til kommuner som har planer hvor planperioden utgår inneværende år. I tillegg tilbys de å bruke malen som Trygg Trafikk har utarbeidet, samt at det blir orientert om hvordan Trygg Trafikk kan bidra i prosessen.

Per januar 2024 var det 160 kommuner som hadde operative trafikksikkerhetsplaner, hvilket er kun drøyt halvparten av det som er målsettingen for 1. januar 2026. 29 kommuner hadde per januar 2024 planer der planperioden utløp 31. desember 2023.

Planer for 2024 og 2025 – Samlet for hele landet

Trygg Trafikk og fylkeskommunene vil i 2024 gjennom høringsuttalelser påvirke til at kommunale trafikksikkerhetsplaner blir omtalt i kommunenes planstrategier, at kommuner som ikke har kommunale trafikksikkerhetsplaner utarbeider slike, samt at kommuner som har planer hvor planperioden har utløpt, ruller disse.

Tiltak 141 **Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, utarbeide en ny veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bente Beckstrøm Fuglseth og Sigurd Løtveit

Status første halvår 2024

Det er nedsatt en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk, samt en person som representerer fylkeskommunene.

Representanter fra et utvalg av kommuner ble invitert til å delta på fokusgruppeintervjuer i mai 2024, der formålet var å få mer kunnskap om hvilket behov kommunene har for veiledning i forbindelse med utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner. Dette har gitt nyttig innsikt til bruk i arbeidet med veilederen.

Planer for 2024 og 2025

Det er en ambisjon at veilederen skal foreligge innen utgangen av 2024.

Tiltak 142 **Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.**

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024

Oslo kommune: Kommunen inviterer årlig ungdomsråd, eldreråd og råd for personer med nedsatt fysisk funksjonsevne til å delta i innspillsprosessen for vurdering og prioritering av kommende års tiltak.

Bærum kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Drammen kommune: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Kristiansand kommune: Relevante planer sendes til kommunale råd. I tillegg har kommunens trafikksikkerhetsplan, gjeldende for 2022-2026, vært presentert i rådene.

Stavanger kommune: Medvirkningsorganene får trafikksikkerhetsplanen på høring når ny plan utarbeides. De har da mulighet for å spille inn fysiske- og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak.

Bergen kommune: Eldrerådet, Ungdområdet og Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse har alle vært involvert i arbeidet med ny *Trafikksikringsplan* og med handlingsplan for TS.

Trondheim kommune: Kommunen har brukt rådene til medvirkning i arbeid med ny samferdselsplan.

Tromsø kommune: Kommunen involverer de lovpålagte organene i det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet.

Planer for 2024 og 2025

Kristiansand, Bergen og Tromsø har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Nedenfor følger innspill fra de øvrige storbykommunene:

Oslo kommune: Det planlegges å følge samme rutine som tidligere år (jf. omtale under «Status første halvår 2024»).

Bærum kommune: Utarbeide kursmateriell for seniorsentrene om trafikksikkerhet og eldre i trafikken.

Drammen kommune: Høsten 2024 vil det bli sendt ut invitasjonen til lovpålagte medvirkningsorganer til å gi innspill om hvilke tiltak som bør prioriteres i den kommende tiltaksplanen for trafikksikkerhet.

Stavanger kommune: Når utkast til ny trafikksikkerhetsplan for 2025-2028 er utarbeidet sendes planen på førstegangshøring til de samme som fikk varsling om planoppstart.

Trondheim kommune: Kommunen vil fortsette å bruke rådene aktivt i arbeid med planer og strategier.

Tiltak 143 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024

Per 19/4-2024 var 178 kommuner og 1 bydel (i Oslo) godkjent som *Trafikksikker kommune*. I tillegg har 93 kommuner vært gjennom regodkjenning.

Planer for 2024 og 2025

Trygg Trafikk vil i samarbeid med fylkeskommunene øke antallet godkjente kommuner, samt regodkjenne allerede godkjente kommuner. Målet om 200 godkjente kommuner innen utgangen av planperioden er godt innenfor rekkevidde.

Tiltak 144 Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.

Ansvar: Fylkeskommunene
Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold: Østfold fylkeskommune ble reetablert 1/1-2024. Fylkeskommunen har etablert FTU.

Akershus: Akershus fylkeskommune ble reetablert 1/1-2024 og er derfor i startgroppen for planer og strategier. Fylkesrådets politiske plattform er et godt grunnlag for videre arbeid.

Innlandet: FTU har vedtatt årsplan m/budsjett for 2024. Denne er forankret i henholdsvis FTUs handlingsplan for 2022-2025 og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Fylkeskommunen har startet arbeidet med nytt handlingsprogram for fylkesveier for perioden 2026-2029.

Buskerud: Buskerud fylkeskommune ble reetablert 1/1-2024 og har per nå ikke en strategi eller et handlingsprogram for trafikksikkerhet. Det er igangsatt en prosess med utarbeidelse av handlingsprogram.

Vestfold: Tidligere Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok en *Regional trafikksikkerhetsplan* etter bestemmelsene i plan og bygningsloven. Vestfold fylkeskommune ble reetablert 1/1-2024 og er i gang med å utforme et handlingsprogram knyttet til den regionale trafikksikkerhetsplanen.

Telemark: Tidligere Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok en *Regional trafikksikkerhetsplan* etter bestemmelsene i plan og bygningsloven.

Agder: Fylkeskommunen utarbeidet ny oppdatert *Mobilitetsplan* i 2023. Agder er *Trafikksikker fylkeskommune*, og har stort fokus på at alle ledd i fylkeskommunen skal tenke trafikksikkerhet.

Rogaland: Fylkeskommunen arbeider med ferdigstillelse av en handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2024-2027. Handlingsplanen skal peke på en retning for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet, hvilke tiltak fylkeskommunen vil satse på, og hvorfor disse tiltakene gir best effekt i Rogaland. I fylkeskommunens samferdselsstrategi er *trafikksikker transport for alle* ett av fire satsningsområder. I samsvar med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er *nullvisjonen* trukket frem som en målsetning. Det skal være trygt å gå, sykle og å reise kollektivt.

Vestland: *Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025* er tett koplet til den nasjonale tiltaksplanen og har samme planperiode. De fylkeskommunale tiltakene i den nasjonale tiltaksplanen er innarbeidet i handlingsprogrammet og i flere tilfeller ytterligere detaljert. FTU Vestland har vært tett koplet på planprosessen, sammen med de fylkeskommunale medvirkningsorganene.

Møre og Romsdal: Fylkeskommunen har to relevante planer/strategier knyttet til den nasjonale tiltaksplanen: Fylkesplanen for 2021-2024, som er den overordna planen for samfunnsutvikling i fylket, og *Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024*, som er samferdselsområdet sin konkrete plan. Regional planstrategi for 2025-2028 og ny fylkesplan for 2025-2028 ble vedtatt på Fylkestinget 10. juni 2024.

Trøndelag: Fylkeskommunen har revidert *Vegstrategien*, med stort fokus på trafikksikkerhet (fysiske tiltak). Delstrategi for trafikksikkerhet har gjennomgått en midlertidig revisjon som følge av ny vegstrategi. I tillegg er det gjort andre relevante oppdateringer.

Nordland: Trafikksikkerhet inngår i handlingsprogrammet til *Regional transportplan Nordland 2022-2033*.

Troms: *Regional Transportplan for Troms 2022-2033* ble vedtatt i 2022.

Finnmark: Fylkeskommunen utarbeider planer og strategier for trafikksikkerhet som en del av arbeidet med *Regional transportplan (RTP)*

Planer for 2024 og 2025

Telemark, Agder, Rogaland, Møre og Romsdal og Finnmark har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Østfold: Østfold fylkeskommune har ikke utarbeidet en ny trafikk sikkerhetsplan etter oppløsningen av Viken fylkeskommune 1/1-2024. Imidlertid videreføres planer og strategier fra Viken fylkeskommune inntil nye planer og strategier er vedtatt.

Akershus: Fylkeskommunen vil i løpet av 2024 vedta et handlingsprogram for samferdsel som bygger på nullvisjonen.

Innlandet: FTU vil starte arbeidet med ny handlingsplan for 2026-2029, som viser FTU sine prioriteringer i planperioden (i hovedsak samordning og forebyggende arbeid). Nytt handlingsprogram for fylkesveier for 2026-2029 vedtas høsten 2025. Dette vil vise fylkeskommunens prioriteringer på fylkesveinettet i planperioden (i hovedsak fysiske tiltak).

Buskerud: Ny handlingsplan planlegges vedtatt til sommeren 2025.

Vestfold: Et forslag til handlingsprogram for *Regional plan for trafikk sikkerhet* vil bli sendt på høring. Målet er endelig vedtak i 2025.

Vestland: Rullering av handlingsprogrammet bør følge rulleringa av den nasjonale tiltaksplanen for trafikk sikkerhet. Det innebærer oppstart av arbeidet med handlingsprogrammet senest tidlig i 2025.

Trøndelag: Vegavdelingen i fylkeskommunen vurderer for tiden strukturen på strategier og planer, herunder hvorvidt det er hensiktsmessig å videreføre en *Delstrategi for trafikk sikkerhet* som er underlagt *Vegstrategien*.

Nordland: Handlingsprogrammet til *Regional transportplan* skal revideres og trafikk sikkerhet skal synliggjøres bedre enn i gjeldende handlingsprogram. Arbeidet skal gjøres i samarbeid med Trygg Trafikk.

Troms: *Regional Transportplan for Troms* vil bli rullert.

Tiltak 145 Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikk sikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikk sikkerhet inn mot sine grupper.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Status første halvår 2024

Østfold: FTU jobber med etableringen av en ressursgruppe som kan rådføres i arbeidet med strategisk trafikksikkerhetsarbeid, og som det også vil være relevant å bruke for de lovpålagte medvirkningsorganene.

Akershus: Fylkesråd for samferdsel har hatt møte med de lovpålagte medvirkningsorganene, der handlingsprogram for samferdsel, inkludert nullvisjonen, var tema.

Innlandet: Det er tatt kontakt med alle fylkeskommunale medvirkningsorganer for å planlegge møter i løpet av 2024. Det er gjennomført en kommunekonferanse med oppfordring om involvering av kommunale medvirkningsorganer i kommunenes arbeid med trafikksikkerhet.

Buskerud: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Vestfold: Det er holdt orientering i rådet for personer med funksjonsnedsettelse om det strategiske arbeidet i fylkeskommunen, samt om *Skadedataprojektet*.

Telemark: De lovpålagte medvirkningsorganene inviteres til å delta på årlige trafikksikkerhetskonferanser.

Agder: I og med at Agder fylkeskommune er *Trafikksikker fylkeskommune* er trafikksikkerhet oppe i alle AMU årlig. På den måten får en budskapet ut til alle.

Rogaland: Det er viktig å sørge for god involvering og medvirkning inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunen er derfor opptatt av å inkludere eldrerådet og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Videre var ungdomsrådet en viktig bidragsyter ved trafikksikkerhetskonferansen i 2023. Ungdomsrådet får flere høringsaker og orienteringer, men det har vært begrenset innenfor temaet trafikksikkerhet.

Vestland: Medvirkningsorganene blir invitert til å delta i FTU-møtene, og de var tett koplet på da handlingsprogrammet for trafikksikkerhet ble utarbeidet. Når det er relevante saker og tema blir medvirkningsorganene koplet på, og ved flere anledninger med orienteringer i møtene.

Møre og Romsdal: Eldreråd og ungdomsråd blir invitert inn i enkelte møter.

Trøndelag: Ungdommens fylkesutvalg (UFU) inviteres fast til alle FTU-møter. Øvrige medvirkningsorgan inviteres minst årlig til FTU-møte for å utveksle erfaringer og behov.

Nordland: Nordland eldreråd og Rådet for personer med funksjonsnedsettelse (RPF) deltar i Nordland FTU som konsultative medlemmer. *Ungdommenes fylkesråd* (UFR) har valgt å ikke stille med medlem, men å bidra inn i trafikksikkerhetsarbeidet på andre måter.

Troms: Representanter fra de lovpålagte medvirkningsorganene inngår som konsultative medlemmer i FTU.

Finnmark: (Har ikke gitt innspill til tekst.)

Planer for 2024 og 2025

Østfold, Akershus, Buskerud, Telemark, Agder, Rogaland, Trøndelag og Troms har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Innlandet og Møre og Romsdal oppgir at de vil videreføre tiltakene beskrevet under «*Status første halvår 2024*». Nedenfor følger innspill fra de øvrige fylkene:

Vestfold: Lignende orienteringer som omtalt under «*Status første halvår 2024*» skal tilbys de andre rådene. Alle råd inviteres med i arbeidet med handlingsprogram for trafikksikkerhet.

Vestland: Fylkeskommunen jobbar for å få en bedre rutine for mer aktiv involvering, og skal for eksempel involvere ungdomsutvalget i en kampanje senere i 2024.

Nordland: Det vil bli satt mer søkelys på hva medvirkningorganene tar inn til FTU, og hvordan de setter søkelys på trafikksikkerhet i eget utvalg.

Finnmark: Fylkeskommunen vil i løpet av 2024 etablere et konsultativt trafikksikkerhetsforum. De lovpålagte medvirkningsforaene vil bli invitert inn i forumet ved behov.

Tiltak 146 Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktpersoner: Marianne Eklo (Trøndelag fylkeskommune) og Kristin Meland (Nordland fylkeskommune)

Status første halvår 2024

Det har blitt avholdt årlige møter i forumet siden opprettelsen i 2018. Fra og med 2022 har ansvaret gått på omgang mellom fylkene:

- 2022: Agder fylkeskommune hadde ansvar for samling i Kristiansand 10. og 11. november.
- 2023: Vestland fylkeskommune hadde ansvar for samling i Bergen 27. og 28. september.
- 2024: Nordland fylkeskommune hadde ansvar for samling i Bodø 27. og 28. mai.

Langt på vei alle fylkeskommunene er representert på samlingene. I tillegg deltar Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

Forumet oppfattes som godt etablert, og er en viktig møteplass for informasjonsutveksling og interne diskusjoner om det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunenenes involvering i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* er et gjennomgående tema på møtene.

Planer for 2024 og 2025

Etter hvert møte i forumet foretas en evaluering som også innebærer en vurdering av møteform og hva som er aktuelle temaer til neste års møte.

Rogaland fylkeskommune har påtatt seg å arrangere *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* i 2025.

Tiltak 147 Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.

Ansvar: Fylkeskommunene og Trygg Trafikk

Kontaktperson for fylkeskommunene: Innhenting av opplysninger er koordinert av Marianne Eklo, Trøndelag fylkeskommune

Kontaktperson fra Trygg Trafikk: Julie Kristine Valle

Status første halvår 2024

Det er nå syv fylkeskommuner som er godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*. Disse er Innlandet, Vestfold, Telemark, Agder, Rogaland, Trøndelag og Nordland. I tillegg har:

- Fylkesrådet i Akershus i sin politiske plattform et mål om å bli *Trafikksikker fylkeskommune*.
- Vestland startet et innledende arbeid med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*.
- Møre og Romsdal startet arbeidet med sikte på å bli *Trafikksikker fylkeskommune*.

Planer for 2024 og 2025

Vestland og Møre og Romsdal melder at de vil jobbe aktivt med sikte på godkjenning som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Flere av de syv fylkene som er godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* arbeider med sikte på regodkjenning i 2024/2025.

Tiltak 148 Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Roar Olsen, Bjarte Skaugset og Sigurd Løtveit

Status første halvår 2024

Utgangspunktet for tiltaket var Statens vegvesens interne prosjekt *Revitalisering av nullvisjon* som ble igangsatt i 2020, der formålet var å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til de ansatte. Tiltak nr. 148 er en videreføring av dette prosjektet og skal være eksternt rettet.

Det ble laget et webinar om nullvisjonen, som ble sendt 8. desember 2022. Webinaret inngår i webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* (jf. tiltak nr. 164) og er tilgjengelig på YouTube.

Utover dette er det ikke gjennomført aktiviteter som kan knyttes til tiltaket.

Planer for 2024 og 2025

Det foreligger ingen konkrete planer for videre arbeid med tiltaket.

Tiltak 149 Statens vegvesen vil initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl., og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Ikke utpekt

Status første halvår 2024

Tiltaket er ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Det foreligger ingen konkrete planer for igangsettelse av tiltaket.

Tiltak 150 Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for byvekstvtaler, og at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet. Storbykommunene skal bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstvtaler skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

Ansvar: Storbykommunene (Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø)

Kontaktperson: Innhenting av opplysninger er koordinert av Elin Gullbrå, Bergen kommune

Status første halvår 2024

Oslo kommune: Planprosessene i Oslo inkluderer uttalelser fra relevante fagmiljøer, inkludert trafikksikkerhet. Det settes mål for gjennomføring av en viss mengde innenfor kategoriene trafikksikkerhets tiltak, hjertesoner og trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det foreligger en handlingsplan for aktiviteten på trafikksikkerhetsområdet.

Bærum kommune: Trafikksikkerhet for gående og syklende, samt nullvisjonen, er blant tilleggs-målene i byvekstvtalen, og følges opp av Bærum kommune i prosjekter.

Drammen kommune: Kommunen stiller rekkefølgekrav om etablering av tilbud for gående og syklende og diverse trafikksikkerhetstiltak i en rekke arealplansaker. Kommunen er med i Buskerudby-samarbeidet, får belønningsmidler fra staten og jobber for å få på plass en byvekstvtale. Tiltakene det søkes om midler til bidrar til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

Kristiansand kommune: Trafikksikkerhet har blitt tatt med som et kriterium i forbindelse med forhandlinger om byvekstvtale. Et avtaleutkast ble signert 13. juni 2024, og skal behandles politisk. Videre er trafikksikkerhet et eget punkt i planbeskrivelsen i alle reguleringsplaner. I kommuneplanen er det angitt krav til teknisk infrastruktur, herunder trygge løsninger for gående og syklende.

Stavanger kommune: I forbindelse med revidering av kommuneplanen ble det laget en transport- og mobilitetsstrategi. Trafikksikkerhet er en viktig del av denne strategien. Det er videre et høyt fokus på trafikksikkerhet i alle planer og prosjekt i *Bymiljøpakken*. Trafikksikkerhet er tema i alle reguleringsplaner i kommunen. Det er ukentlige planmøter hvor trafikksikkerhet vurderes i alle nye reguleringsplaner.

Bergen kommune: Kommunen stiller rekkefølgekrav om etablering av tilbud for gående og syklende og diverse trafikksikkerhetstiltak i arealplansaker. Gjennom arbeidet med kommuneplan, reguleringsplaner, transportplaner, strategier og analyser sikrer kommunen som planmyndigheten ivaretagelse av trafikksikkerhet på planstadiet. Det er dessuten lagt et viktig fundament for forbedret trafikksikkerhet gjennom arbeidet med *Trafikkplan sentrum*, der det er utviklet nye løsninger for gatebruken i Bergen sentrum.

Trondheim kommune: Det jobbes aktivt med at prosjekter finansiert med byvekstavtalen skal bedre trafikksikkerheten. Det gjennomføres i tillegg egne trafikksikkerhetsprosjekter for å bedre situasjonen i utsatte punkter.

Tromsø kommune: Kommunen finansierer i dag trafikksikkerhetsarbeidet gjennom byvekstavtalen. Hovedfokus er trafikksikkerhet og mobilitet.

Planer for 2024 og 2025

Oslo, Bærum, Kristiansand, Stavanger og Tromsø har ikke oppgitt planer for 2024 og 2025 knyttet til dette tiltaket. Nedenfor følger innspill fra de øvrige storbykommunene:

Drammen kommune: Kommunen vil videreføre innsatsen (se omtale under «*Status første halvår 2024*»).

Bergen kommune: Trafikk- og parkeringsareal forbeholdt privatbil vil kunne omdisponeres til areal for delemobilitet, spesielt i sentrumsnære boligområder. En slik omdisponering viser seg over tid å redusere behovet for privatbilbruk og -eierskap i et område, noe som igjen frigir arealer til gange, sykkel, kollektivtransport og byliv. Bergen kommune vil ha fokus på dette fremover. Dagens veinormal er ikke tilpasset byutviklingen i Bergen. Kommunen utvikler derfor en ny kommunal gate-normal, hvor et hovedformål blir å vise ønsket utforming av kommunale gater. Normalen skal være et verktøy for planlegging og bygging. Gatennormalen vil blant annet kunne omfatte krav til utforming, materialbruk og dimensjonering, hvor hensynet til trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter, er et viktig aspekt. Bergen kommune vil ferdigstille den nye gatennormalen for Bergen i løpet av planperioden.

Trondheim kommune: Dette er et løpende arbeid. *Miljøpakken* har over 100 aktive prosjekter.

Tiltak 151

Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med sikte på å inngå byvekstavtaler. Et viktig formål vil være at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavtalene.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bente Beckstrøm Fuglseth

Status første halvår 2024

Tiltaket er direkte forankret i *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036*, gjennom følgende formulering på side 47: «*Kunnskapsoppbygging og erfaringsutveksling er viktig, og Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et nytt forum for å diskutere trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene som har, eller er aktuelle for, byvekstavtaler*».

Formålet til forumet er å bidra til økt fokus på trafikksikkerhet i storbyområdene og blant annet se på hvordan man kan innarbeide dette i handlingsprogrammene for byvekstavtalene. Forumet skal bidra til økt kunnskapsdeling og erfaringsutveksling på tvers av byområder og forvaltningsnivåer og til å identifisere felles utfordringer og behov. Det er en forventning om at et slikt forum skal føre til at vi får en bedre kobling mellom nullvisjonen og nullvekstmålet³⁴. Forumet skal være en møteplass for representanter fra ulike aktører som er engasjert i arbeidet med byvekstavtaler. Dette gjelder i hovedsak Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner innenfor storbyområdene. I tillegg inviteres andre relevante aktører som Trygg Trafikk og Syklistenes landsforening.

Et første møte i forumet ble avholdt på Teams 15. mai 2024, med rundt 60 deltakere. Alle de ni byområdene som har, eller er aktuelle for, byvekstavtaler var godt representert.

Planer for 2024 og 2025

Det legges opp til Teams-møter to ganger i året (vår og høst). Form og innhold på møtene vil bli tilpasset underveis, etter ønsker og behov fra byområdene.

Tiltak 152

Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere og konkretisere de tre første trinnene i *Sikkerhetsstigen*.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Anne Mette Bjerkan, Roar Olsen og Rita Helen Aarvold

³⁴ Nullvekstmålet er en politisk målsetting om at all vekst i persontrafikken i de største byområdene skal tas gjennom økt omfang av gåing, sykling og kollektivreiser.

Status første halvår 2024

Formålet med tiltaket er å utarbeide en praktisk veiledning rettet mot virksomheter som ønsker å jobbe systematisk med trafiksikkerhet. Dette skal gjøres ved å konkretisere aktuelle tiltak knyttet til de tre første trinnene i TØIs sikkerhetsstige³⁵:

Trinn 1 - Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet.

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

Trinn 3 - Fokus på arbeidsrelaterte faktorerens betydning for trafiksikkerhet.

I en innledende fase av prosjektet er det behov for å innhente mer kunnskap. Dette vil bli gjort gjennom intervjuer med virksomheter innen ulike sektorer og med ulike typer ansatte. Per april 2024 har det blitt utarbeidet en intervjuguide bestående av spørsmål som ønskes besvart.

I henhold til opprinnelig planlagt fremdrift skulle tiltaket vært avsluttet i løpet av første tertial i 2024. Som det fremgår av teksten over, er tiltaket fortsatt i en oppstartsfase. Fremdriften er med andre ord klart på etterskudd.

Planer for 2024 og 2025

Intervjuene planlegges gjennomført av en ekstern part høsten 2024.

Prosjektet skal slutføres innen juni 2025 og resultater av prosjektet vil bli lagt på Statens vegvesens nettside. Det er en ambisjon å samle informasjon til bedrifter i en bedriftsportal på nettsiden.

Tiltak 153 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utvikle veiledningsmaterieell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Roar Olsen, Anne Mette Bjerkan og Rita Aarvold

Status første halvår 2024

Det ble avholdt et oppstartsmøte høsten 2023, med deltakelse fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk. I etterkant av møtet er det utarbeidet et utkast til en veileder til lærlingebedrifter, som handler om hvordan man skal jobbe med trafiksikkerhet innunder virksomhetens HMS-arbeid. Utkastet er gjennomgått i møte med Trygg Trafikk.

Planer for 2024 og 2025

Det vil bli tatt kontakt med aktuelle lærlingebedrifter og valgt ut et antall virksomheter som kan (og vil) bidra i arbeidet med å utvikle veiledningsmaterieell. I løpet av andre halvår 2024 vil det bli gjennomført en kartlegging av nåsituasjonen i disse virksomhetene, og det foreliggende utkastet til veileder vil bli justert i samsvar med behov som fremkommer i denne prosessen.

³⁵ TØI-rapport 1620/2018 Miniscenario: Sikkerhetsstigen. Innføre tiltak for sikkerhetsstyring i godstransportbedrifter.

Utkastet til veileder vil også bli sendt til Arbeidstilsynet for kommentarer. Det er planlagt et møte med Arbeidstilsynet i etterkant av dette.

Ambisjonen er at veiledningsmaterialet skal kunne tas i bruk i siste halvår 2025.

Tiltaket gjennomføres i nært samarbeid med Trygg Trafikk. Det er videre behov for å samkjøre tiltak nr. 153 med tiltak nr. 34.

Tiltak 154 **Norges Lastebileier-Forbund vil videreutvikle kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.**

Ansvar: Norges Lastebileier-Forbund

Kontaktperson: Eivind Karikoski

Status første halvår 2024

Norges Lastebileier-Forbund har endret begrepsbruken – fra *Kvalitetsprogrammet Fair Transport* til *Sertifiseringsprogrammet Fair Transport*.

Det er per 6. mars 2024 totalt 273 sertifiserte bedrifter, med til sammen 5 660 kjøretøy og 7 380 ansatte. Sertifiseringsprogrammet revideres jevnlig. Det er igangsatt arbeid med ny IT-plattform for sertifiseringen.

Planer for 2024 og 2025

Ny IT-plattform for sertifiseringsprogrammet vil bli ferdigstilt i 2024.

Det vil bli avholdt kurs og møter med godstransportbedrifter som vurderer sertifisering. I tillegg vil det bli avholdt møter med offentlige og private transportkjøpere/oppdragsgivere for å informere om sertifiseringen og om hvordan den kan gjøre det enklere å etterleve transportkjøpers ansvar.

15. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 20 i tiltaksplanen – Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

Tiltak 155 Statens vegvesen vil lede et tverretatlig forum som skal vurdere framtidig kunnskapsbehov innen trafikksikkerhet. Forumet vil være en videreføring av forumet opprettet i 2018, men basert på et justert mandat.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Mona Tveraaen

Status første halvår 2024

Det har vært foretatt noen endringer i organiseringen av Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen og av FOUI-arbeidet innenfor trafikksikkerhet.

Det har hittil i planperioden ikke vært aktivitet i forumet som ble opprettet i 2018, og det har heller ikke vært sett nærmere på rammene for en videreføring av forumet.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen har som ambisjon å få etablert et utkast til mandat for et tverretatlig forum i løpet av 2024 og å få startet opp et aktivt forum for fremtidig kunnskapsbehov innen trafikksikkerhet i 2025.

Tiltak 156 Statens vegvesen vil i perioden 2022-2025 gjennomføre et FoUI-program innenfor trafikksikkerhet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Mona Tveraaen

Status første halvår 2024

I planperioden gjennomføres det i regi av Statens vegvesen et FoUI-program med tittel «*Trafikksikkerhet – på veg mot nullvisjonen 2022-2025*». Programmet vil særlig synliggjøre seks arbeidsområder med behov for ny kunnskap:

- Innsamling og bruk av ulykkesdata
- Risikoberegning
- Atferd og holdninger
- Effektstudier
- Modeller og metode
- Samfunnsutvikling, trender, ny teknologi, inkludert mulige målkonflikter

Programmet hadde en økonomisk ramme på 2,5 mill. kr i 2022 og på 7,5 mill. kr i 2023. Programmet går som planlagt, med flere pågående prosjekter.

Planer for 2024 og 2025

FoUI-programmet har en økonomisk ramme på 7,5 mill. kr for hvert av årene 2024 og 2025. Programmet har fremdeles som ambisjon å dekke forskningsspørsmål inne alle de seks arbeidsområdene i løpet av programperioden.

Tiltak 157 **Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet samt elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Kathrine Sandaker

Status første halvår 2024

Arbeidet med elektronisk overføring av data fra politiet til Statens vegvesen er igangsatt. Statens vegvesen har hatt møter med politiet om hvilke informasjonsfelter som skal sendes til Statens vegvesen og om hvordan det skal sendes. Det jobbes nå med å få dette på plass.

Arbeidet med å revidere retningslinjene har ikke blitt igangsatt, da det først i 2024 er oppnevnt en kontaktperson hos politiet.

Det har vært og er fortsatt knyttet stor usikkerhet til videre finansiering av prosjektet. Dersom prosjektet ikke får mer penger vil utviklingsteamet måtte nedskaleres. Det vil likevel bli jobbet videre med integrasjonen mot politiet, slik at arbeidet med den elektroniske dataflyten vil kunne slutføres innen utgangen av 2025, men dette vil potensielt kunne gå på bekostning av deler av tiltak nr. 160.

Planer for 2024 og 2025

I 2024 fortsetter arbeidet med å sette opp integrasjonen mellom politiet og Statens vegvesen, og man vil begynne å sende meldinger med innhold. Målet er å snu dataflyten innen starten av 2025, men da med de dataene som allerede finnes i politiet sine systemer. Politiet har nå oppnevnt en kontaktperson når det gjelder revidering av retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker. Men arbeidet har blitt forsinket og det er usikkert om dette er et arbeid som kan ferdigstilles etter intensjonen innen utgangen av 2025. Politiet har gitt signaler om at de ikke kan gjøre endringer i sine systemer slik de er i dag, og det er knyttet usikkerhet til når de får finansiering til å oppgradere.

Tiltak 158 Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil bidra i *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Prosjektet er etablert i regi av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, og har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter trafikkulykker, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.

Ansvar: Statens vegvesen og Helsedirektoratet (FHI fra 1. januar 2024)

Kontaktperson hos Statens vegvesen: Anne Mette Bjerkan

Status første halvår 2024

Formålet med *Fyrtårnprosjektet* er å bedre kvaliteten i skadedata etter trafikkulykker. Ambisjonen er å få en tilnærmet komplett oversikt over alle hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skadde. Denne oversikten kan anvendes som kunnskapsgrunnlag i arbeidet med å forebygge personskader i trafikken. *Fyrtårnprosjektet* skal videre sikre god registrering av alle typer skader i enhetene som deltar, og understøtte arbeidet med erfaringsoverføring til relevante enheter som ikke deltar i prosjektet.

Som en følge av omorganisering innenfor helseforvaltningen, ble prosjektledelsen for *Fyrtårnprosjektet* overført fra Helsedirektoratet til Avdeling for registerkvalitet ved Folkehelseinstituttet (FHI). Dette trådte i kraft fra 1. januar 2024.

Det er gjennomført møter med de involverte aktørene i prosjektet i henhold til opprinnelig plan. Det har imidlertid vært forsinkelser i leveransene fra prosjektets datakilder (NPR³⁶ og KPR³⁷) til FHI, som er analyseenheten i prosjektet. Det er først i 2024 de har mottatt data som gir et grunnlag for å rapportere skader fra *Fyrtårnprosjektet*. Per april 2024 foreligger det ingen bearbejdede statistikker/oversikter over antall skader rapportert i helsevesenet.

Blant de elleve sykehusene og de syv kommunale legevaktene som inngår i *fyrtårnprosjektet* har man sett en økning i andel skader rapportert med skadeskjema (FMDS³⁸) sett opp imot skadediagnoser i Norsk pasientregister (NPR). Rapporteringen økte fra 45 prosent i 2022 til 61 prosent i 2023.

Prosjektets fremdrift har ikke vært som opprinnelig forutsatt. Dette skyldes flere forhold. Det har vært stort gjennomtrekk i bemanningen av prosjektet. Videre har det vært mye problematikk knyttet til IT, noe som har påvirket muligheten for å nå prosjektets mål. Opprinnelig fremdrift var at relevant statistikk skulle foreligge fra og med siste kvartal 2022. Det er fortsatt usikkert når relevant statistikk vil foreligge, men dette vil i beste fall være statistikk fra og med første kvartal 2024.

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med å få komplette data fra de inkluderte enhetene vil fortsette. Dette arbeidet styres imidlertid i stor grad av FHI som prosjektleder.

³⁶ Norsk pasientregister (NPR) gir informasjon om pasienter som har vært eller venter på behandling innen spesialhelsetjenesten.

³⁷ Kommunalt pasient- og brukerregister (KPR) inneholder opplysninger om de som har søkt om, mottar eller har mottatt helse- og omsorgstjenester fra kommunen.

³⁸ FMDS = Felles minimum datasett.

Tiltak 159 Statens vegvesen vil gjennomføre et prosjekt for å undersøke hvor godt skadegraderingene i etatens ulykkesregister (*TRULS*) er overensstemmende med medisinsk definerte kategorier i form av AIS-koder.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Anne Mette Bjerkan og Kathrine Sandaker

Status første halvår 2024

Tiltaket er svart ut i et notat som er utarbeidet i samarbeid med *Nasjonalt Traumeregister*. Notatet er oversendt til *TRULS*-prosjektet, som jobber videre med å revidere registreringsveilederen for trafikkulykker.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaket er ferdig.

Tiltak 160 Statens vegvesen vil legge til rette for at UAG-databasen kan overføres til en ny teknologisk plattform.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Mona Tveraaen

Status første halvår 2024

Statens vegvesen har ønsket å digitalisere større deler av ulykkesanalysearbeidet. Prosjektet *TRULS fase 2 - Digitalisering av ulykkesarbeidet* innebærer tilrettelegging for registrering av informasjon fra ulykkesundersøkere, veiressurser og andre som bidrar med underlagsinformasjon i Ulykkesanalysegruppen (UAG) sitt arbeid. Det skal etableres verktøystøtte for UAG, analyseverktøy, samt migrasjon av eksisterende database. Det legges også til rette for distribusjon av datautvalg til veieier (fylkeskommunene, Nye veier og Statens vegvesen). Hensikten er mer effektive arbeidsprosesser og bedre datakvalitet og -forvaltning. Dette vil gi bedre underlag for politikk- og tiltaksutforming.

Oppstarten av prosjektet ble utsatt som følge av at prosjektet ikke ble prioritert i Statens vegvesens portefølje for virksomhetsutvikling (VU-portefølje) før sent inn mot 2023. Våren 2024 hadde prosjektet kun fått halvparten av de planlagte prosjektmidlene for inneværende år. Det har påvirket gjennomføringen av tiltak nr. 160, og gitt forsinkelser i prosjektet.

Planer for 2024 og 2025

Fortsatt usikkerhet rundt finansiering gjør at prosjektet må justeres, noe som igjen gir tap av kompetanse som det tar tid å bygge opp. Dette gir videre forsinkelser og økte kostnader, og prosjektet vil ha vanskelig for å kunne levere som opprinnelig planlagt.

Tiltak 161 Statens vegvesen vil utarbeide en ny versjon av modellverktøy for beregning av normal risiko og skadekostnader langs homogene veistrekninger.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Anne Mette Bjerkan

Status første halvår 2024

Veinettet er «kappet opp» i homogene veistrekninger. Basert på ulykkestall for perioden 2016-2021 er det estimert en regresjonsmodell som er brukt for beregning av normale risikotall og skadekostnader (NSK) for en veistrekning med bestemte egenskaper (fartsgrenser, veifunksjon, ÅDT m.m.). Dette modellverktøyet har vært et sentralt utgangspunkt for å lage en ny versjon av *Skost* (se tiltak nr. 162).

Planer for 2024 og 2025

Arbeidet med tiltaket er avsluttet.

Tiltak 162 Statens vegvesen vil utvikle et oppdatert verktøy for å gjøre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Anne Mette Bjerkan

Status første halvår 2024

En ny versjon av programmet *Skost* (*Skost 1.6*) har blitt laget og tilgjengeliggjort. Oppdateringen består av et nytt datamateriale, og et oppdatert ulykkessett, gjeldende for perioden 2016-2021. Dataene i *Skost* inkluderer riksveinettet og fylkesveinettet.

Skost bruker modellverktøyet beskrevet i tiltak nr. 161, og kan brukes til å gjennomføre aggregerte beregninger av risiko og skadekostnader på lengre veistrekninger.

I 2024 er *Skost* et sentralt verktøy i arbeidet med *Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS), der verktøyet brukes i arbeidet med å peke ut strekninger med særlig behov for trafikksikkerhetstiltak.

Planer for 2024 og 2025

SKOST foreligger som en excel basert arbeidsbok, og tiltaket er å regne som ferdig utført. Det arbeides imidlertid med å flytte programmet over til en ny og mer effektiv og brukervennlig plattform (Power BI).

Tiltak 163 Statens vegvesen vil oppdatere og videreutvikle beregningsverktøyet *TSeffekt*.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Anne Mette Bjerkan

Status første halvår 2024

Ny versjon av TSeffekt (versjon 5.0) var klar til bruk høsten 2023.

Planer for 2024 og 2025

Det vurderes hvorvidt det skal skrives en ny brukerbeskrivelse/dokumentasjonsrapport. Per i dag finnes kun en «les meg» side inkludert i arbeidsboken.

Det vurderes også om det bør arrangeres et kurs/seminar for interne brukere i Statens vegvesen og for brukere i fylkeskommunene. Et slikt opplegg bør også innbefatte opplæring i bruk av *TS-håndboka* og *Effektkatalogen*.

Tiltak 164 Statens vegvesen vil i 2022 etablere et opplegg med webinarer der målet er å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Bjarte Skaugset

Status første halvår 2024

Følgende webinarer har til nå blitt laget i serien «*Trafikksikkerhetstimen*»:

- Status på TS-arbeidet, ulykkessituasjonen i 2021 - Hva nå? (sendt februar 2022).
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 - Hvordan bruker vi den? (sendt april 2022).
- Nye regler for elsparkesykler – Hjelper det på ulykkessituasjonen? (sendt juni 2022).
- På rett vei med nullvisjonen? (sendt desember 2022).
- Trafikksikkerhet for motorsyklister (sendt april 2023).
- Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei (sendt desember 2023).

Webinarene er lagt ut på youtube, og er tilgjengelige for alle.

Planer for 2024 og 2025

Avtalen med produsenten av webinarene er ikke lenger gyldig, og ny avtale er ute på anbud. Det vil ta noe tid for å få på plass avtale med nytt byrå, og det vil maksimalt være mulig å holde to webinarer i 2024. Dette er mindre enn ambisjonen på 3-5 webinarer per år.

16. Straff og førerett

Nedenfor følger omtale av status for tiltak i kapittel 21 i tiltaksplanen – Straff og førerett.

Tiltak 165 **Politiet skal følge opp forvaltningshjemplene (vegtrafikklovens § 34) gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsen er oppfylt.**

Ansvar: Politidirektoratet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Status første halvår 2024

«Politiblikket» på stoppost vil blant annet innbefatte observasjoner av fører, med fokus på kravene som stilles til å inneha førerrett generelt. Dersom det oppstår en mistanke om hvorvidt fører tilfredsstiller kravene som er satt til å inneha førerrett, basert på kjøreatferden, annen observasjon eller kommunikasjon som skjer på stoppost, så skal polititjenesteperson skrive bekymringsmelding, som sendes postmottak forvaltning i det enkelte politidistrikt. Registreringen av disse meldingene følges umiddelbart opp i forvaltningssporet i hvert enkelt politidistrikt.

Som et ledd i politiets arbeid med å forebygge kriminalitet, skal politidistriktene benytte muligheten til å tilbakekalle forvaltningstillatelser, herunder føreretten.

Politidirektoratet har fastsatt et nasjonalt målkrav til 5 000 bekymringsmeldinger, fordelt på politidistriktene. En betydelig andel av disse gjelder førerrett. Politidistriktene rapporterer om bekymringsmeldinger knyttet til tvil om helsekrav er oppfylt, kjøreferdigheter, vandel eller edruelighet.

Planer for 2024 og 2025

Målkravet til antall bekymringsmeldinger videreføres årlig og kontrolleres av Politidirektoratet gjennom tertialrapporteringer.

17. Bedre skadebehandling

Nedenfor følger omtale av status for tiltak i kapittel 22 i tiltaksplanen – Bedre skadebehandling.

Tiltak 166 HelseDirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelpsatsingen *Sammen redder vi liv*, som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

Ansvar: HelseDirektoratet
Kontaktperson: Veslemøy Nordset

Status første halvår 2024

Førstehjelp i førerkortopplæringen har vært et delprosjekt i førstehjelpssatsingen *Sammen redder vi liv*. Nasjonalt senter for traumatologi (NKT-Traume) har ansvaret for delprosjektet, som har oppdatert det faglige innholdet i dagens *Trafikalt grunnkurs Førstehjelp* (TGF), og kommet frem til et pedagogisk fundert læringsverktøy. Læringsverktøyet som ble utviklet og satt i drift er applikasjonen *Først på skadested*.

TGF appen (*Først på skadested*) har siden lansering høsten 2021 hatt 38 000 nedlastninger. I 2023 har det blant annet vært over 6 000 nye nedlastninger på Mac. Her ser vi at det er faginstitusjoner som har lastet ned appen i sitt «skolebibliotek».

For å gjøre læringsverktøyet kjent for målgruppen ble det i 2023 tatt direkte kontakt med trafikk-skoler, helsestasjoner for ungdom og videregående skoler, fordelt over hele landet. Disse har blitt tilbudt en digital informasjonskampanje om *Først på skadested*. Tallene på antall nedlastninger av læringsverktøyet vitner om at denne digitale informasjonskampanjen har hatt effekt.

Norsk førstehjelpsråd har i 2023 revidert og utarbeidet en ny kursveileder samt pedagogiske resurser for instruktører. Kurskonseptet er pilotert og kursveilederen har vært på ekstern høring.

Planer for 2024 og 2025

NKT-Traume har søkt HelseDirektoratet om midler til videre drift av TGF appen.

I 2024 og 2025 planlegges å utvide den digitale informasjonskampanjen, slik at man når ut til de resterende trafikkskolene, helsestasjonene for ungdom og videregående skolene. Læringsverktøyets faglige innhold vil bli oppdatert dersom ny viten blir tilgjengelig.

Norsk førstehjelpsråd starter i 2024 arbeidet med oppdatering av hovedinstruktører og instruktører for *Trafikalt grunnkurs*.

18. Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 23 i tiltaksplanen – Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn.

Tiltak 167 Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafiksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Marit Moss-Iversen og Artemis Olavesen

Status første halvår 2024

Det har blitt sett nærmere på tidligere forskning på feltet. I tillegg har det blitt gjort en vurdering av mulige tilnærminger og av hvilke begrensninger/muligheter GDPR gir.

Det finnes ikke data om innvandringsbakgrunn, hverken i Statens vegvesens ulykkesregister TRULS eller i datakildene som skal brukes til å produsere løpende statistikk i *Fyrtårnprosjektet* (tiltak nr. 158) (dvs. *Norsk pasientregister (NPR)* og *Kommunalt pasient- og brukerregister (KPR)*). Det opplyses imidlertid fra FHI at forekomst av ulykker etter innvandringsbakgrunn er en av problemstillingene som det vil være aktuelt å undersøke i tilknytning til *Fyrtårnprosjektet*. De vil her kunne koble skadedata fra NPR og KPR med opplysninger fra andre kilder, deriblant Folkeregisteret, som inneholder opplysninger om innvandringskategori og landbakgrunn.

Basert på dette synes det fornuftig å utsette oppstart av tiltak nr. 167 til det blir mulig å nyttiggjøre seg av data fra *Fyrtårnprosjektet*. Det legges til grunn at dette blir mulig fra slutten av 2025.

Planer for 2024 og 2025

Kontakten med *Fyrtårnprosjektet* vil bli opprettholdt, med sikte på oppstart av tiltak nr. 167 når det foreligger resultater fra *Fyrtårnprosjektet* og den nødvendige koblingen mellom ulike datakilder er tilgjengelig.

Tiltak 168 Norges Trafikkskoleforbund vil, i samarbeid med Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO) og Statens vegvesen, utarbeide en begrepsoversikt med ordvalg og forklaring som utgangspunkt for bruk i trafikkopplæringen.

Ansvar: Norges Trafikkskoleforbund

Kontaktpersoner: Pål Andersen og Solveig Renate Spæren

Status første halvår 2024

Det er gjennomført jevnlig møter og utarbeidet en skisse til begrepsliste med forklaringer. Trafikkskoleforbundet har innhentet kostnadsoverslag for oversettelse av listen til de fire mest

brukte språkene; Engelsk, arabisk, somali og tigrinja. Det er videre besluttet at det ferdigstilte produktet skal være digitalt og nedlastbart, med visuelle forklaringer.

Det er utarbeidet en fremdriftsplan for prosjektet, og søkt IMDI om tilskudd til å utarbeide og distribuere listen.

Planer for 2024 og 2025

Tiltaksdeltakerne har et klart mål om at det i planperioden skal foreligge en ferdigstilt begrepsliste, oversatt til engelsk, arabisk, somali og tigrinja. Produktet vil bli tilgjengeliggjort på deltakernes nettsider, samt distribuert til trafikkskoler, voksenopplæringen og NAV.

Listen vil bli supplert med forklarende visuelle elementer; foto, videoer, linking til flere informasjonssider osv. Det vil bli iverksatt mekanismer for kvalitetssikring av listen, samt opprettet dialog med relevante eksterne aktører for å sikre at materiellet når målgruppen.

Trafikkskoleforbundet vurderer at en begrepsliste på norsk i tekstformat vil være ferdigstilt innen utgangen av 2025. Dersom søknaden om tilskudd fra IMDI blir innvilget vil det også være gode muligheter for oversettelse og ønsket produktkvalitet.

Tiltak 169 Nord universitet vil utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning i tråd med Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåførere.

Ansvar: Nord universitet

Kontaktperson: Kåre Robertsen

Status første halvår 2024

Det er stor etterspørsel etter yrkessjåførere, og mange med innvandrerbakgrunn er motivert for yrker tilknyttet denne sektoren. Nord universitet har tidligere gjennomført studier med fokus på språk og kulturelle forskjeller i føreropplæring for personbil, og planlegger å videreutvikle denne kunnskapen til også å gjelde yrkessjåførutdanning for tyngre kjøretøy.

Nord universitet har påbegynt et slikt prosjekt, der det blant annet er gjennomført spørreundersøkelser for opplæringspersonell og sensorer for fører- og yrkessjåføropplæring i Norge. Resultatene fra spørreundersøkelsen er analysert og kategorisert.

Planer for 2024 og 2025

Prosjektteamet vil gjennomføre dybdeintervju av et utvalg av respondentene. Dette for å få dypere forståelse for utfordringene de har knyttet til opplæring og til vurdering av denne type opplæring. På bakgrunn av resultatene fra dybdeintervjuene og relevant teori, vil det bli gjort en vurdering av didaktiske valg. Resultatene planlegges publisert i en Nord-rapport og senere som vitenskapelig artikkel.

Tiltak 170 **NHO Transport vil videreutvikle *Bussnorsktesten*, som brukes for verifisering av norskkunnskaper hos buss-sjåførere.**

Ansvar: NHO Transport

Kontaktperson: Eskil Johnsrud Sæterlien

Status første halvår 2024

Gode språkkunnskaper er en forutsetning for at buss-sjåførere kan utføre jobben sin på en trygg og profesjonell måte. Bussnorsktesten er en arbeidsrelatert test som kan anvendes ved behov for å måle kunnskaper i norsk hos minoritetsspråklige sjåførere eller kandidater til yrket.

På de aller fleste stedene i landet er det fortsatt krav om norsk språk i bussbransjen. Bussnorsktesten blir flittig brukt og oppleves som et nyttig verktøy for NHO Transport sine medlemsbedrifter og generelt i bransjen.

NHO Transport har videreutviklet testen i samarbeid med kursprodusenten, og med innspill fra bransjen. Dette innebærer nye oppgavesett og kvalitetssikret innholdet. Det forventes at den nye versjonen vil gjøre testen mer tidsriktig og aktuell.

Planer for 2024 og 2025

NHO Transport vil i 2024 og 2025 fortsatt ha fokus på å formidle informasjon om bussnorsktesten ut mot bedrifter og oppdragsgivere i offentlig sektor, for å heve språknivået blant sjåførmassen innen bussbransjen.

19. Arbeid på og ved vei

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 24 i tiltaksplanen – Arbeid på og ved vei.

Tiltak 171 Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av arbeidsvarsling på høyhastighetsveier i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Roy Helge Hundere

Status første halvår 2024

Det er utarbeidet et utkast til nytt kapittel i Statens vegvesens veinormal *N301 Arbeid på og ved veg*, som omhandler arbeid på og ved motorvei. Kapitlet gir utdypende bestemmelser/krav om utforming og anvendelser av skilt, trafikksignalanlegg og sikring for arbeid på og ved motorvei. Disse bestemmelsene kan avvike fra reglene som gjelder for bruk av slikt utstyr i resten av veinormalen.

Utkastet har vært sendt på høring.

Planer for 2024 og 2025

Det er en ambisjon at endelig tekst i nytt kapittel i N301, som spesifikt omhandler arbeid på og ved motorvei, skal foreligge innen utgangen av 2024. Imidlertid vil det kunne være enkeltelementer med behov for videre utredning i 2025. Det vil også etter implementering kunne være aktuelt med justeringer på bakgrunn av erfaringer.

Tiltak 172 Statens vegvesen vil utrede nye løsninger for bedre varsling (skilting, oppmerking m.m.) av arbeid på og ved vei rettet mot gående og syklende.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Stein Johannes Brembu

Status første halvår 2024

Det har vært lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune skulle gjennomføre et pilotprosjekt på Nord-Jæren, med uttesting av nye løsninger for varsling av arbeid, rettet mot gående og syklende. Dette skulle gi et grunnlag for videre arbeid i Statens vegvesen. Imidlertid er pilotprosjektet fortsatt ikke igangsatt.

Planer for 2024 og 2025

Statens vegvesen vil igangsette et arbeid med å styrke veiledningen for arbeidsvarsling rettet mot gående og syklende, uavhengig av om det blir noe av det bebudede pilotprosjektet på Nord Jæren.

Veiledningen vil omfatte skilting/veivisning og i tillegg ha noen anbefalinger til utstyr (gjerder m.m). Veiledningen vil være knyttet til Statens vegvesen sin veinormal *N301 Arbeid på og ved veg*.

Arbeidet igangsettes høsten 2024, og vil være basert på forarbeider gjort i 2021 og på *SINTEF-rapport 2019/01370 Bedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende ved arbeid på og ved veg*.

Tiltak 173 Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter og det nasjonale kontrollteamet. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Hans Martin Asskildt

Status første halvår 2024

Målet for antall kontroller ble ikke nådd, hverken for 2022 eller 2023. I 2022 ble det gjennomført 674 kontroller (495 av etatens geografiske transportenheter og 179 av det nasjonale kontrollteamet) og i 2023 413 kontroller (382 av etatens geografiske transportenheter og 31 av det nasjonale kontrollteamet). Manglende måloppnåelse skyldes at det er satt av for lite tilgjengelige ressurser.

Planer for 2024 og 2025

Våren 2024 er det lansert et nytt digitalt verktøy for saksbehandlere som utfører kontroller (APV-kontroll). Dette vil bidra til å effektivisere arbeidet.

Av et måltall på 750 kontroller i 2024 er 590 fordelt mellom de fem geografiske transportenhetene. De resterende 160 kontrollene skal gjennomføres av det nasjonale kontrollteamet. Rapporteringen internt i Statens vegvesen etter andre tertial viser at omfanget er klart lavere enn det burde ha vært relatert til måltallet.

20. Tiltak for å redusere påkjørsel av hjortevilt

Nedenfor følger omtale av status for tiltak i kapittel 25 i tiltaksplanen – Tiltak for å redusere påkjørsel av hjortevilt.

Tiltak 174 Statens vegvesen vil ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler, der fartsgrensen settes midlertidig ned i perioder med særlig stor viltfare.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Henrik Wildenschild

Status første halvår 2024

Norsk institutt for naturforvaltning (NINA) har på oppdrag fra Statens vegvesen utarbeidet et notat med «*Forslag til test - og kontrollstrekninger for å teste effekten av variable fartsgrenser for å redusere antall viltpåkjørsler*» (NINA prosjektnotat 531, januar 2024). For at resultatene skal være signifikante uten behov for en urimelig lang testperiode, vil det være behov for i størrelsesorden 10 teststrekninger.

Tiltaket er nært knyttet opp mot prosjektet WILDETECT som ledes av SINTEF og der det blant annet sees på muligheten for viltdeleksjon og varsling ved hjelp av sensordata fra drone og predikering av kollisjoner ved bruk av ulike registre (værddata, ulykkesstatistikk m.m.). Det er satt av kr. 800 000 fra WILDETECT til å implementere tekniske løsninger fra prosjektet inn i tiltak nr. 174.

Planer for 2024 og 2025

WILDETECT-prosjektet har blitt noe forsinket i forhold til opprinnelig planlagt fremdrift, og dette påvirker også fremdriften når det gjelder tiltak nr. 174.

Det er foreløpig uklart når teststrekningene med midlertidig nedsatt fartsgrense vil kunne etableres. Det er imidlertid sikkert at prøveprosjektet vil måtte ha en horisont utover planperioden 2022-2025.

21. ATV

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 26 i tiltaksplanen – ATV

Tiltak 175 Nord universitet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, kartlegge ATV-brukernes holdninger og atferd, samt foresattes holdninger til ungdommens atferd og deres kunnskap om ungdommens risiko ved bruk av ATV.

Ansvar: Nord universitet
Kontaktperson: Jan Petter Wigum

Status første halvår 2024

Andelen av ATV og UTV har økt på norske veier. Tidligere studier (Iversen&Njå 2022) viser en negativ risikoutvikling for denne trafikantgruppen. Nord universitet har, i samarbeid med Trygg Trafikk, kartlagt ATV/UTV-brukeres holdninger og atferd, samt foreldres kunnskap om ungdommens atferd og risiko. Studien skal bedre kunnskapsgrunnlaget for utdanning og opplæring, og dermed gi myndighetene et bedre beslutningsgrunnlag for eventuelle revideringer for utdanning, opplæring og teoretisk/praktisk prøve.

Følgende aktiviteter er gjennomført:

- Litteraturstudie.
- Fokusgruppeintervju i Finnmark, Troms, Trøndelag (x2), Rogaland og Agder.
- Intervju med politi, trafikklærere, kommuner og ATV-forhandlere.
- Utsendelse av elektronisk spørreskjema (Nettskjema) til brukere av ATV og UTV.
- Presentasjon av vitenskapelig konferanseartikkel ved ESREL2023 – Southampton (UK).
- Presentasjon av vitenskapelig konferanseartikkel ved BARN-konferansen 2023 – Trondheim.
- Presentasjon av vitenskapelig konferanseartikkel ved NEON-konferansen 2023 – Trondheim.

Planer for 2024 og 2025

Prosjektet planlegges ferdigstilt i 2024 med blant annet publisering i den vitenskapelige antologien *Forskningsbaserte tilnærminger brukt i høyere utdanning – teknologi, verktøy og metode* (Nord universitet) og på ESREL2024 – konferansen i Krakow (PL).

Tiltak 176 Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket for ATV, som omfatter både kjøretøyet, opplæringen og bruk.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Status første halvår 2024

Trafikantavdelingen i Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til opplæring for ATV. Videre arbeid krever tettere samarbeid med Kjøretøyavdelingen. Dette arbeidet vil starte høsten 2024.

Planer for 2024 og 2025

Det er planlagt et internt møte i Statens vegvesen mellom Trafikantavdelingen og Kjøretøyavdelingen i begynnelsen av september 2024, der målet er å stoke ut den videre planen for arbeidet med tiltaket. Blant annet vil det bli arbeidet med krav til opplæring.

Tiltak 177 **ATV-importørenes Forening vil videreutvikle konseptet med frivillig sikkerhetskurs for ATV, med sikte på at det skal bli et attraktivt nasjonalt tilbud til alle kjøpere av ATV.**

Ansvar: ATV-importørenes Forening

Kontaktperson: Arve Lønnum

Status første halvår 2024

Det er utarbeidet et skriftlig kursmaterieell som både omfatter en teoridel og en praktisk del. I tillegg er det laget flere kortfilmer som viser de enkelte øvelsene på kurset. Kurset ble testet ut gjennom tre pilotprosjekter, med deltakere på svært ulikt ferdighetsnivå. Tilbakemeldingene var positive, også blant de erfarne ATV-førerne.

Det er forutsetningen at kursene blir avholdt med lokale arrangører, men ATV-importørenes Forening har gjort en innsats for å promotere kurset og for å tilrettelegge for de som vil avholde kurs. Det er laget en film med informasjon om kurset. Videre har ATV-importørenes Forening bedt medlemmene oppfordre sine forhandlere til å gjennomføre kurs og annen veiledning i sikker kjøring. Det er også laget en «juridisk pakke» med formelle nødvendigheter og dessuten «nice to have» for arrangører. Kursmaterieell stilles gratis til disposisjon for alle som vil holde kurs.

Det føres ikke statistikk over antall gjennomførte kurs.

Planer for 2024 og 2025

ATV-importørenes Forening har plan om å ta vare på og gjenbruke investeringene i tiltaket og fortsatt legge til rette for og promotere dette eller liknende tiltak.

22. Tunnelsikkerhet

Nedenfor følger omtale av status for tiltakene i kapittel 27 i tiltaksplanen – Tunnelsikkerhet

Tiltak 178 Statens vegvesen vil utbedre tunneler på riksveinettet over 500 meter i samsvar med *tunnelsikkerhetsforskriften*, eller erstatte disse med nye veistrekninger. Prioriteringene gjøres i samsvar med etatens gjennomføringsplan for 2022-2027.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Corinne Chiodini

Status første halvår 2024

Arbeidet følger den oppsatte fremdriftsplanen.

Planer for 2024 og 2025

Følgende tunneler blir ferdig oppgradert i løpet av 2024:

- Svalnestunnelen, Mannsfjelltunnelen, Skrikeberg tunnelen og Jernfjelltunnelen, alle på E39
- E16 Dalevågtunnelen

Følgende tunneler blir ferdig oppgradert i 2025:

- E39 Glaskartunnelen
- Trollkonetunnelen, Hyvingstunnelen og Dalseidtunnelen, alle på E16.

Tiltak 179 Statens vegvesen vil igangsette avbøtende tiltak i tunneler som mangler evakueringslys i påvente av oppgradering.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Corinne Chiodini

Status første halvår 2024

Tunnelene på E16 Sivle-Stalheim og E6 i Nordland er utstyrt med evakueringslys med innebygget batteri-backup i henhold til rammeavtale inngått i 2023.

Planer for 2024 og 2025

I henhold til rammeavtale vil det i løpet av 2024 bli installert evakueringslys med innebygget batteri-backup i samtlige tunneler på TEN- som mangler dette.

Fra 2025 vil installering foretas i tunneler på det resterende riksveinettet etter en prioriteringsliste.



POLITIET

