

# Trafikksikkerhetsutviklingen

## 2023



# drepte og hardt skadde

Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan  
for trafikksikkerhet på vei 2022-2025



## Forord

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* er det lagt til grunn at det skal lages årlige oppfølgingsrapporter om trafikksikkerhetsutviklingen. Rapportene skal vise hvordan vi ligger an i forhold til regjeringens mål for utviklingen i drepte og hardt skadde. I tillegg skal de vise utviklingen for tilstandsindikatorene og de utdypende indikatorene i tiltaksplanen.

Gjeldende etappemål er gitt i *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036*, og innebærer at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Dette er en videreføring av ambisjonen gitt i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033*.

Rapportens omtale av tilstandsutviklingen følger strukturen i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, hvor det er knyttet indikatorer til 11 av de 15 innsatsområdene. I tillegg vises utviklingen knyttet til de såkalte *utdypende indikatorene*, som er listet opp i vedlegg 4 i tiltaksplanen.

Denne rapporten beskriver trafikksikkerhetsutviklingen for 2023. Den er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra de andre aktørene i tiltaksplanarbeidet.

Parallelt med den foreliggende rapporten er det også utarbeidet et dokument som viser status for arbeidet med de 179 tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* per første halvår 2024. De to rapportene vil utgjøre et viktig grunnlag ved oppstart av arbeidet med neste tiltaksplan for trafikksikkerhet, gjeldende fra 2026.

## Innhold

Forord.....	3
Sammendrag .....	6
1. Innledning.....	11
2. Utviklingen i drepte og hardt skadde.....	13
2.1 Nasjonalt mål og utvikling.....	13
2.1.1 Etappemål for utvikling i antall drepte og hardt skadde i NTP.....	13
2.1.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP.....	13
2.1.3 Utviklingen i antall drepte sett i forhold til etappemålet i NTP.....	15
2.1.4 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2023 .....	17
2.1.5 Trender i ulykkesbildet .....	18
Aldersgrupper .....	18
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Samlet oversikt.....	21
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge godsbiler.....	23
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper –Spesielt om småelektriske kjøretøy/elsparkesykler	24
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om ATV.....	26
Ulykkestyper .....	27
Veikategori.....	28
Fartsgrensenivåer.....	30
2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket.....	31
2.2.1 Mål og utvikling i 2023 .....	31
2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2023.....	32
2.2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm.....	34
2.2.4 Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.....	35
2.3 Utvikling i de største byområdene .....	36
2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land .....	41
3. Tilstandsutviklingen .....	44
3.1 Fart.....	45
3.2 Rus .....	49
3.3 Beltebruk og riktig sikring av barn .....	52
3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler .....	52
3.3.2 Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy .....	55
3.3.3 Sikring av barn i bil.....	58
3.4 Barn (0–14 år).....	60

3.5 Ungdom og unge førere .....	62
3.6 Eldre trafikanter .....	64
3.7 Gående og syklende .....	66
3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende .....	66
3.7.2 Bruk av sykkelhjelm .....	67
3.7.3 Syklisters synlighet .....	69
3.7.4 Bruk av fotgjengerrefleks .....	70
3.7.5 Syklisters og fotgjengeres risiko .....	72
3.8 Motorsykel og moped .....	75
3.9 Godstransport på vei .....	77
3.9.1 Teknisk standard .....	77
3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene .....	81
3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker .....	83
3.10.1 Møtefrie veier og forsterket midtoppmerking .....	83
3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker .....	85
3.11 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner .....	88
Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde .....	90
Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene .....	99
Vedlegg 3 – Kommuner godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i> .....	106

## Sammendrag

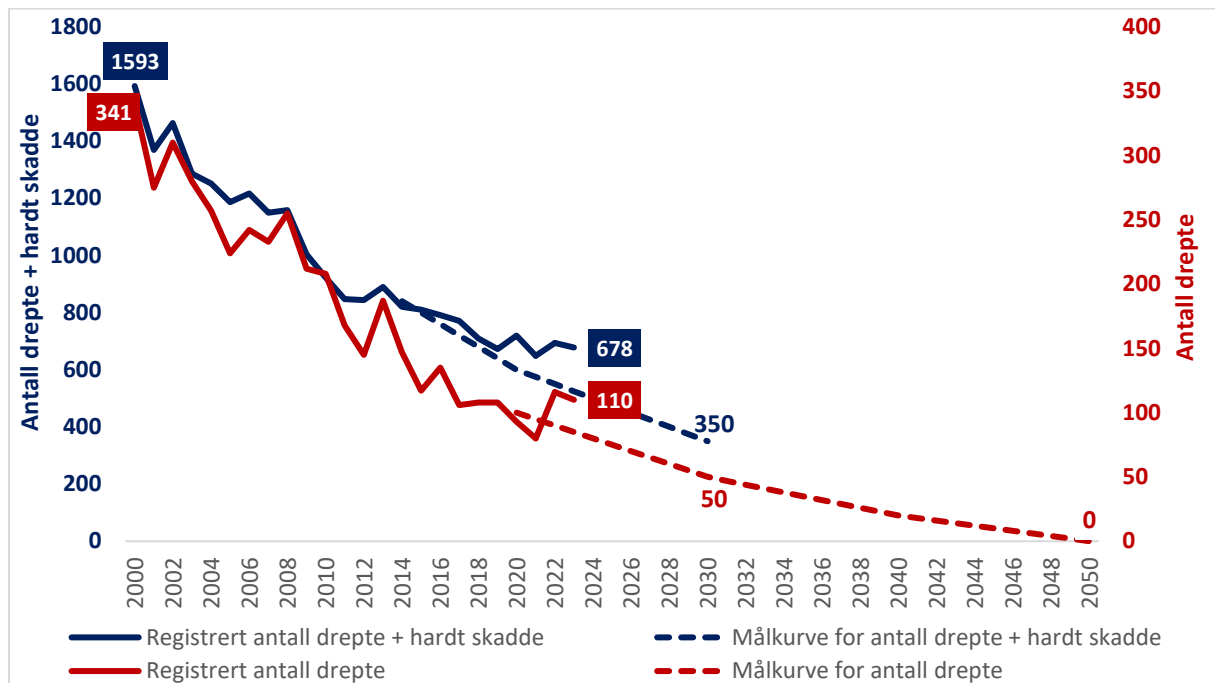
### Oppfølging av etappemålet for utvikling i drepte og hardt skadde i Nasjonal transportplan (Sammendrag av kapittel 2)

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) ble det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Dette er senere videreført i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*. I NTP er det også vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs mot 350 drepte og hardt skadde i 2030. Kurven viser at vi burde vært nede i 525 drepte og hardt skadde i 2023.

I 2023 var det 678 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvilket er 16 færre enn i 2022, men hele 153 flere enn et resultat i samsvar med nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* er det også satt et etappemål for utvikling i antall omkomne - at maksimalt 50 personer skal omkomme i veitrafikken i 2030 og at ingen skal omkomme i 2050. Statistikken viser at 110 personer omkom i veitrafikkulykker i 2023. Dette er seks færre enn i 2022, men klart flere enn i koronaårene 2020 og 2021. En utvikling i samsvar med etappemålet tilsier at det maksimalt skulle vært 85 omkomne i 2023.

Figur S-1 viser utviklingen både i antall drepte og i summen av drepte og hardt skadde. I tillegg vises målkurver som angir nødvendig progresjon for at vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet i NTP 2025-2036.



Figur S-1 – Utvikling i antall drepte og i summen av drepte og hardt skadde.

Figuren viser at det ikke bare er resultatet for enkeltåret 2023 som gir grunn til bekymring. Når det gjelder summen av drepte og hardt skadde fulgte vi langt på vei målkurven fram til 2019. Etter 2019 har resultatene variert en del fra år til år, men trenden er at vi står omtrent på stedet hvil, og at gapet mellom oppnådd resultat og målkurven er økende. Dersom vi for antall drepte ser bort fra årene med restriksjoner under koronapandemien, har det ikke vært noen nedgang etter 2017. Vi hadde 106 drepte i 2017, 108 drepte i 2018 og 2019, 116 drepte i 2022 og 110 drepte i 2023.

Vi kan konkludere med at vi per nå ligger kritisk dårlig an i forhold til etappemålene for 2030. I løpet av bare seks år må summen av drepte og hardt skadde reduseres fra mellom 650 og 700 per år til 350. I samme periode må antall drepte mer enn halveres. Vi kan med stor grad av sannsynlighet slå fast at etappemålene for 2030 ikke vil bli nådd, med mindre trafikksikkerhetsarbeidet trappes vesentlig opp. Dette gjelder både økonomisk innsats, antall årsverk som brukes til trafikksikkerhetsarbeid og viljen til å gjøre regulatoriske endringer.

Oppsummert har vi følgende særtrekk ved ulykkesåret 2023:

- Uvanlig mange drepte tidlig på høsten.
- Mange drepte i møteulykker.
- Uvanlig mange drepte og hardt skadde i aldersgruppen 15-19 år.
- Få drepte i aldersgruppen 65-74 år.
- Svært mange drepte og hardt skadde på lett MC.
- Få hardt skadde syklister.
- Ingen drepte på elsparkesykkel.
- Svært få drepte fotgjengere.
- Høyt antall ulykker med mer enn én drept.

Det er gjort ulike sammenlikninger mellom fylkene når det gjelder omfang og utvikling av drepte og hardt skadde. Sett over tid har Trøndelag hatt den beste utviklingen, men for de fleste fylker har utviklingen vært langt svakere enn i målkurven mot 2030. I Vestfold, Telemark, Agder, Rogaland, Vestland, Nordland, Troms og Finnmark har det vært mange år uten noe klar progresjon.

Norge var i 2023 det landet i Europa med færrest omkomne i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Dersom vi avgrenser oss til land med over 500 000 innbyggere er dette det niende året på rad Norge innehar denne posisjonen, enten alene eller likt med en annen nasjon. Basert på situasjonen de siste tre årene er Norge også det landet i Europa der trafikantene har lavest risiko for å bli drept per kjørte km.

### **Oppfølging av tilstandsmålene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025** (Sammendrag av kapittel 3)

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det formulert ambisjoner for tilstandsutviklingen innenfor alle planens 15 utpekte innsatsområder. Dette er enten i form av tallfestede tilstandsmål knyttet til indikatorer eller i form av en overordnet tilstandsformulering som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Oppfølgingen i det foreliggende dokumentet er begrenset til indikatorer der vi kan tallfeste utviklingen.

Tabell S-1 oppsummerer resultater for 2023 og sammenholder disse med tilstandsmålene fastsatt i tiltaksplanen for 2022-2025.

Tabell S-1 - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.  
Registrert tilstand i 2023.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2023	Tilstandsmål
<b>Fart (kap. 3.1)</b>			
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen	60,1 % (2021)	<b>62,1 %</b>	72 % (2026)
<b>Rus (kap. 3.2)</b>			
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017) <sup>A</sup>	<b>Ikke registrert</b> <sup>A</sup>	0,1 % (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,7 % (2016/2017) <sup>A</sup>	<b>Ikke registrert</b> <sup>A</sup>	0,4 % (2026)
<b>Beltebruk og riktig sikring av barn i bil (kap. 3.3)</b>			
Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette biler	97,4 % (2019) <sup>B</sup>	<b>97,1 %</b>	98,5 % (2026)
Andel førere i tunge godsbiler som bruker bilbelte	86,5 % (2019) <sup>B</sup>	<b>89,3 %</b>	95 % (2026)
Andel barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil	65 % (2021)	<b>65 %</b>	75 % (2026)
Andel barn i alderen 1–8 år som er riktig sikret i bil	82 % (2021)	<b>79 %</b>	85 % (2026)
<b>Uoppmerksomhet (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)</b>			
<b>Barn (kap. 3.4)</b>			
Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken	3 (2021)	<b>4</b>	0 (minst 2 år i perioden 2022–2025)
Antall drepte og hardt skadde barn (0–14 år) i trafikken	25 (2021)	<b>18,5</b> (gjennomsnitt 2022–2023)	15 (gj.snitt per år i per. 2022–2025)
<b>Ungdom og unge førere (kap. 3.5)</b>			
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,026 (resultat for 2018–2019)	<b>0,026</b> (resultat for 2022–2023)	0,020 <sup>C</sup> (resultat for 2022–2025)

<sup>A</sup> Indikatoren relateres til resultater fra veikantundersøkelser. Sist undersøkelse var i 2016/2017. Den neste vil være innen 2026.

<sup>B</sup> Det ble ikke gjennomført registrering av beltebruk i koronaårene 2020 og 2021.

<sup>C</sup> Målet er at gjennomsnittlig risiko i planperioden 2022-2025 skal ligge 25 prosent lavere enn gjennomsnittet av registrert risiko i årene 2018 og 2019.



Tabell S-1 (forts.) - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.  
Registrert tilstand i 2023.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2023	Tilstandsmål
<b>Eldre trafikanter (kap. 3.6)</b>			
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,019 (resultat for 2018–2019)	<b>0,016</b> (resultat for 2022–2023)	0,014 <sup>A</sup> (resultat for 2022–2025)
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,135 (resultat for 2018–2019)	<b>0,125</b> (resultat for 2022–2023)	0,101 <sup>A</sup> (resultat for 2022–2025)
<b>Gående og syklende (kap. 3.7)</b>			
Risiko for fotgjengere å bli drept eller hardt skadd per millioner gåkm	0,034 (resultat for 2018–2019)	<b>0,030</b> (resultat for 2022–2023)	0,025 <sup>A</sup> (resultat for 2022–2025)
Risiko for syklister å bli drept eller hardt skadd per millioner sykkelkm	0,061 (resultat for 2018–2019)	<b>0,049</b> (resultat for 2022–2023)	0,046 <sup>A</sup> (resultat for 2022–2025)
Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	65,9 % (2019) <sup>B</sup>	<b>69,1 %</b>	75 % (2026)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	46 % (2021)	<b>48 %</b>	53 % (2026)
<b>Motorsykel og moped (kap. 3.8)</b>			
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på <b>tung motorsykel</b> per millioner personkm	0,135 <sup>D</sup> (resultat for 2017–2020)	<b>0,129 <sup>D</sup></b> (resultat for 2022–2023)	0,101 <sup>C, D</sup> (resultat for 2022–2025)
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på <b>lett motorsykel</b> per millioner personkm	0,325 <sup>D</sup> (resultat for 2017–2020)	<b>0,330 <sup>D</sup></b> (resultat for 2022–2023)	0,244 <sup>C, D</sup> (resultat for 2022–2025)
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på <b>moped</b> per millioner personkm	0,049 (resultat for 2017–2020)	<b>0,036</b> (resultat for 2022–2023)	0,037 <sup>C</sup> (resultat for 2022–2025)

<sup>A</sup> Målet er at gjennomsnittlig risiko i planperioden 2022-2025 skal ligge 25 prosent lavere enn gjennomsnittet av registrert risiko i årene 2018 og 2019.

<sup>B</sup> Det ble ikke gjennomført registrering av bruk av sykkelhjelmer i koronaårene 2020 og 2021.

<sup>C</sup> Målet er at gjennomsnittlig risiko i planperioden 2022-2025 skal ligge 25 prosent lavere enn gjennomsnittet av registrert risiko i årene 2017-2020.

<sup>D</sup> TØI har besluttet å endre faktoren for belegg på lett/tung MC basert på RVU i 2018/2019. Tidligere er det brukt et belegg på 1,07 for lett MC og 1,15 for tung MC. De nye beregningene tilsier at belegget nedjusteres til 1,04 både for lett og tung MC. For å få best mulig konsistens i tallene velger vi å etterberegne risiko for 2017-2020 og mål for 2022-2025 med de nye beleggstallene. Tallene i tabell S-1 avviker derfor noe fra tallene i teksten på side 99 og i figur 14.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Tabell S-1 (forts.) - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025  
Registrert tilstand i 2023.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2023	Tilstandsmål
<b>Godstransport på vei (kap. 3.9)</b>			
Andel av godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll	28,2 % (2021)	<b>28,5 %</b>	30 % (2026)
Andel av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll	41,9 % (2021)	<b>43,2 %</b>	45 % (2026)
<b>Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 3.10)</b>			
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med farts- grense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	53,5 % (per 1/1-2022)	<b>54,6 %</b> (per 1/1-2024)	60 % (innen 1/1-2028)
<b>Drift og vedlikehold (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)</b>			
<b>Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)</b>			
<b>Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kap. 3.11)</b>			
Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	131 (per 1/1-2022) <sup>A</sup>	<b>179</b> (per 19/4-2024) <sup>B</sup>	200 (innen 1/1-2026)
Antall fylkeskommuner som er godkjent som <i>Trafikksikker fylkeskommune</i>	2 (per 1/1-2022)	<b>7</b> (per 1/10-2024)	Flest mulig <sup>C</sup> (innen 1/1-2026)
<b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)</b>			

<sup>A</sup> = 130 Trafikksikre kommuner + 1 Trafikksikker bydel.

<sup>B</sup> = 178 Trafikksikre kommuner + 1 Trafikksikker bydel.

<sup>C</sup> På grunn av usikkerhet knyttet til oppløsning av fylkeskommuner ble det ikke angitt et tallfestet mål for antall Trafikksikre fylkeskommuner per 1/1-2026.

# 1. Innledning

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* for periodene 2014-2017, 2018-2021 og 2022-2025 er alle bygd opp rundt en struktur med fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Nullvisjonen ble vedtatt i 2001 i forbindelse med Stortingets behandling av *St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011* (NTP).
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikkulykker i 2050. Etappemålet er gitt i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* og er en videreføring av ambisjon/mål gitt i NTP 2018-2029 og i NTP 2022-2033. *Etappemålet* viser det politiske ambisjonsnivået for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.
- **Tilstandsmål** – Det er satt tilstandsmål innenfor områder der vi vet at det er en klar sammenheng mellom endret tilstand og endret antall drepte og hardt skadde. De fleste av tilstandsmålene i tiltaksplanen for 2022-2025 gjelder enten for enkeltåret 2026 eller samlet for perioden 2022-2025.
- **Tiltak** – De fireårige tiltaksplanene gir en framstilling av viktige trafikksikkerhetstiltak de medvirkende aktørene planlegger å gjennomføre, som bidrag for å nå tilstandsmålene og for å sikre en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samsvar med *etappemålet* for 2030. I tiltaksplanen for 2022-2025 er det totalt 179 tiltak som blir fulgt opp gjennom planperioden.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* er det lagt til grunn at det skal utarbeides årlige oppfølgingsrapporter til Samferdselsdepartementet, som viser hvordan vi ligger an for å nå etappemålet (nivå 2) og tilstandsmålene (nivå 3). Dette dokumentet viser status, basert på resultater for 2023. I tiltaksplanen er det også lagt til grunn at det to ganger i planperioden skal utarbeides et dokument som viser status for arbeidet med tiltakene (nivå 4) – status halvveis i planperioden og etter endt planperiode. Det vises til dokumentet *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 per første halvår 2024*.

Bruken av tilstandsindikatorer blir gjennomgått hvert fjerde år, som en del av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. I tiltaksplanen for 2022-2025 er det lagt vekt på at det skal være en god sammenheng mellom bruken av indikatorer og planens 15 innsatsområder. For de fleste av innsatsområdene er det satt tallfestede mål for tilstanden etter endt planperiode. Et viktig formål med denne rapporten er å peke ut områder der tilstandsutviklingen ikke er som ønsket, for derigjennom å gi grunnlag for en diskusjon om hvilke grep som må tas for å nå målene.

## **Rapportens innhold og oppbygging**

I **kapittel 2** beskrives utviklingen i drepte og hardt skadde.

Kapittel 2.1 omhandler utviklingen på nasjonalt nivå. Her omtales også særtrekk ved ulykkesbildet i 2023 og mer langsiktige utviklingstrekk. Utviklingen er vist splittet på henholdsvis aldersgrupper, trafikantgrupper/kjøretøygrupper, ulykkestyper, veikategorier og fartsgrensenivåer.

Den nasjonale kurven som viser ambisjonen for utviklingen i drepte og hardt skadde er brutt ned på fylkesnivå. I kapittel 2.2 er det vist hvordan det enkelte fylket ligger an i forhold til de fylkesvise

kurvene. Dette er vist mer i detalj i **vedlegg 1**, med figurer per fylke. Figurene tar utgangspunkt i den geografisk fylkesinndelingen gjeldende fra 1/1-2024.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* ble det satt som ambisjon at nullvekstmålet for persontransport i de ni største byområdene<sup>1</sup> skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde blant gående og syklende. Dette er også gjentatt i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*. Vi vil følge opp om denne ambisjonen nås. Dette er omtalt i kapittel 2.3. I **vedlegg 2** er det vist detaljerte figurer for hvert av de ni byområdene, med utviklingen i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper.

Kapittel 2.4 viser hvordan Norge ligger an i forhold til andre europeiske land.

I **kapittel 3** er det gitt en omtale av tilstandsutviklingen. Omtalen er strukturert etter innsatsområdene i tiltaksplanen for 2022-2025, og dekker 11 av de 15 innsatsområdene. Omtalen omfatter både oppfølging av *tilstandsmålene* og av de *utdypende indikatorene* (jf. opplisting av tilstandsmål og indikatorer i vedlegg 4 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*). For de fire resterende innsatsområdene<sup>2</sup> har vi ikke funnet gode indikatorer som gir grunnlag for en kvantitativ oppfølging av tilstandsutviklingen. Her er det i tiltaksplanen i stedet formulert en overordnet tilstandsbeskrivelse som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Oppfølging av disse tilstandsbeskrivelsene inngår ikke som en del av det foreliggende dokumentet.

Oppfølging av indikatorene er basert på data fra en rekke ulike kilder. Dette gjelder blant annet fartsmålinger, kontrollstatistikk, ulykkesstatistikk, reisevanedata, årsrapportering for gjennomføring av fysiske tiltak og tilstandsundersøkelser gjennomført ved observasjon. For å gi et utdypende bilde er omtalen av tilstandsutviklingen supplert med andre relevante undersøkelser, som for eksempel opplysninger fra årsrapportene for ulykkesanalysegruppens arbeid (UAG).

I tiltaksplanen er det mål for antall *Trafikksikre kommuner*. I **vedlegg 3** er det vist en oversikt over godkjente kommuner per 19/4-2024.

---

<sup>1</sup> Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet omfatter de ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med å inngå, byvekstavtaler. Dette gjelder Osloregionen, Begensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen, Grenland og Tromsø.

<sup>2</sup> Gjelder følgende innsatsområder: (1) Uoppmerksomhet, (2) Drift og vedlikehold, (3) Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet og (4) Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

## 2. Utviklingen i drepte og hardt skadde

### 2.1 Nasjonalt mål og utvikling

#### 2.1.1 Etappemål for utvikling i antall drepte og hardt skadde i NTP

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 26 (2012-2013) NTP 2014-2023* ble det fastsatt et etappemål for trafikksikkerhet. Tallet på drepte og hardt skadde skulle halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011. Dette innebar at det maksimalt skulle være 500 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2024.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* ble det satt et nytt etappemål for trafikksikkerhet - at det maksimalt skulle være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Etappemålet for 2024 i *NTP 2014-2023* ble beholdt, som et delmål.

I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* videreføres at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette ble imidlertid supplert med at det maksimalt skal være 50 omkomne i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Videre ble betegnelsen *etappemål* byttet ut med *ambisjon*.

I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* er ambisjonen i NTP 2022-2033 videreført, men er på nytt gitt betegnelsen *etappemål*.

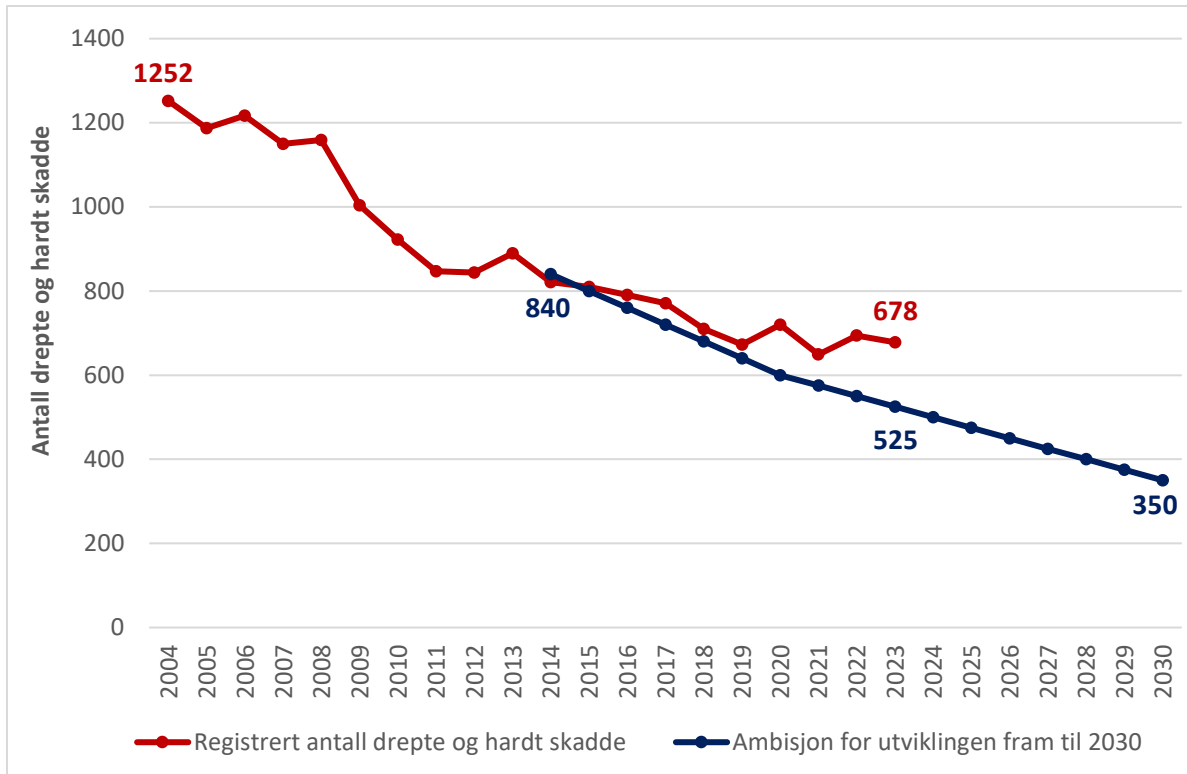
Oppsummert er gjeldende etappemål:

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

#### 2.1.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP

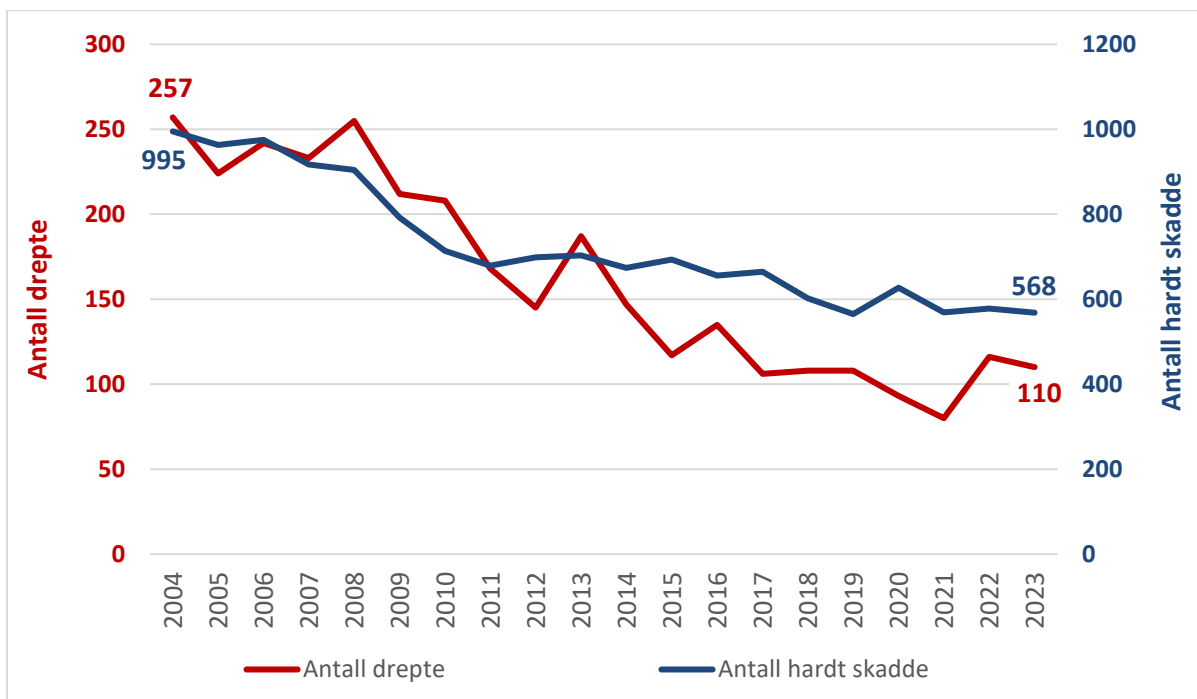
Gjennomgangen i kap. 2.1.1 viser at ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen er holdt fast gjennom fire utgaver av *Nasjonal transportplan* (og med skiftende regjeringer). I alle de fire stortingsmeldingene om NTP er det angitt en kurve som viser nødvendig progresjon for at utviklingen i drepte og hardt skadde skal være i samsvar med den fastsatte ambisjonen. Utgangspunktet for kurven (840 drepte og hardt skadde i 2014) ble satt i 2013, og var da basert på en trendframskriving av utviklingen de ti siste årene. Kurven innebærer at tallet på drepte og hardt skadde reduseres med i gjennomsnitt 40 hvert år fra 2014 til 2020. Deretter reduseres antallet med gjennomsnittlig 25 hvert år fram til 2030.

I 2023 var det 678 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvilket er 16 færre enn i 2022, men hele 153 flere enn et resultat i samsvar med nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Figur 2.1 viser at vi i årene 2014-2019 langt på vei fulgte målkurven. Etter 2019 har resultatene variert en del fra år til år, men trenden er at vi står omtrent på stedet hvil, og at gapet mellom oppnådd resultat og målkurven er økende.



Figur 2.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde – Registrert situasjon og ambisjon for utviklingen fram til 2030.

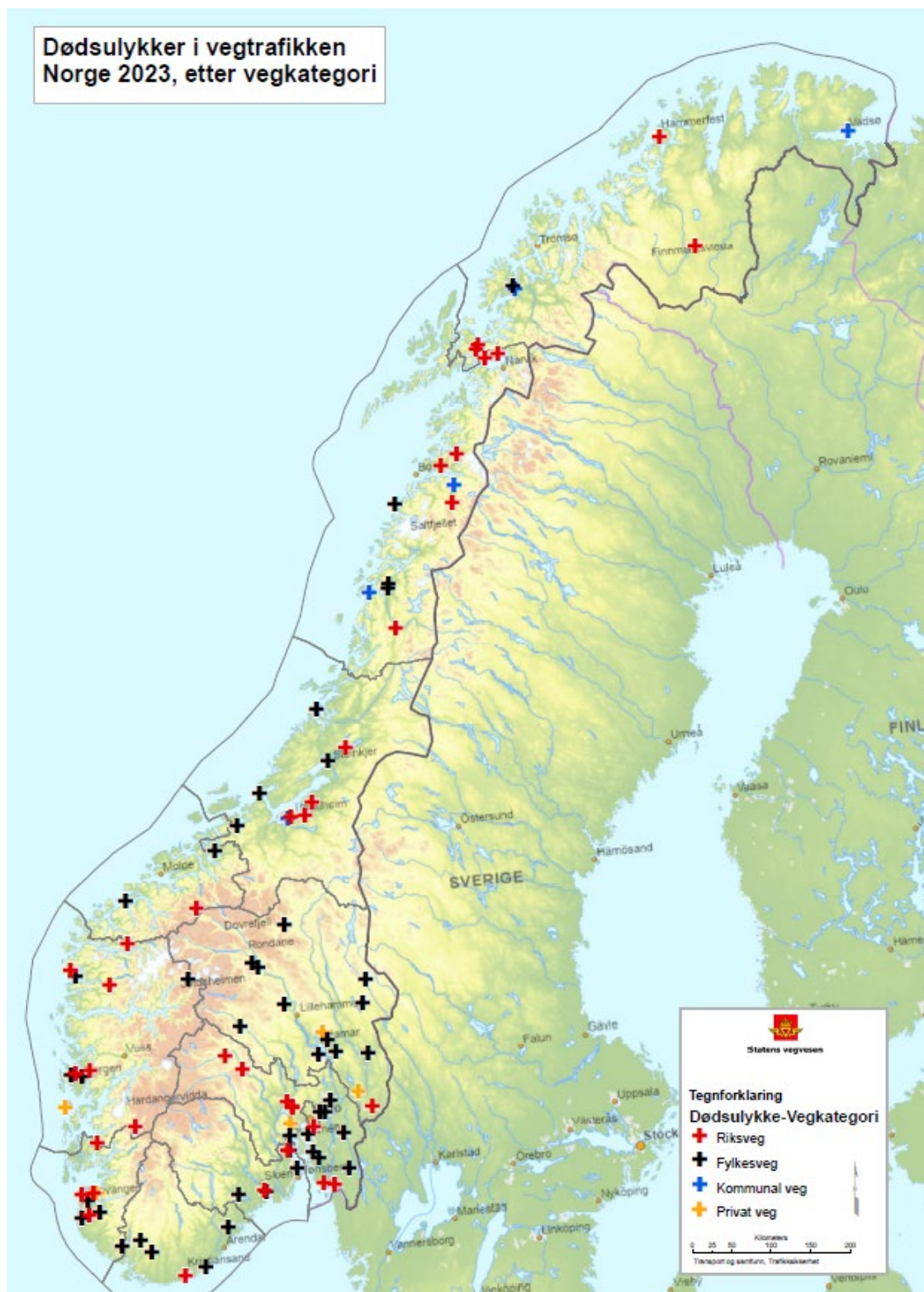
Figur 2.2 viser ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde. Fra 2008 til 2015 var utviklingen klart mer positiv for antall drepte enn for antall hardt skadde. Dette illustreres ved at det i 2008 var 3,5 hardt skadde per drept, mens tilsvarende forholdstall i 2015 var 5,9. Etter 2015 er hovedbildet at utviklingen har vært omtrent den samme for drepte som for hardt skadde. I gjennomsnitt var det i årene 2015-2023 5,8 hardt skadde per drept.



Figur 2.2 - Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde.

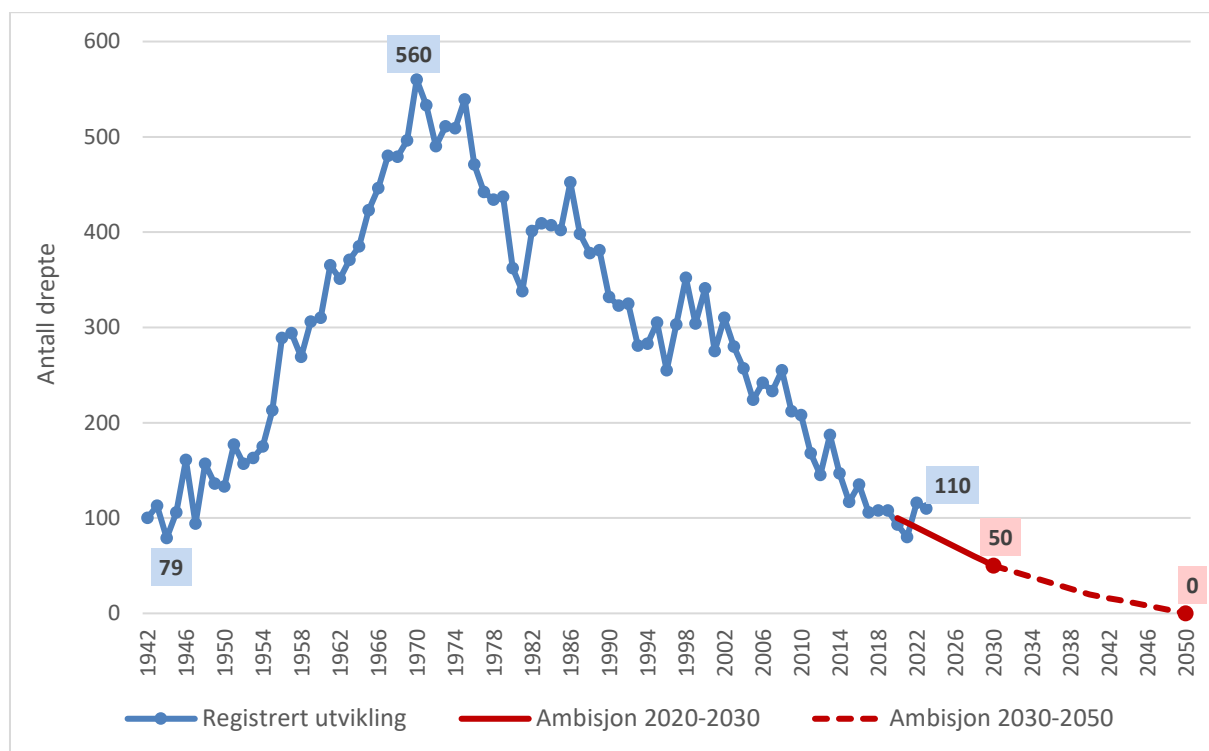
### 2.1.3 Utviklingen i antall drepte sett i forhold til etappemålet i NTP

Som omtalt i kapittel 2.1.1 er det i tillegg til etappemålet for utvikling i summen av drepte og hardt skadde, også satt et mål for utviklingen i antall drepte. I 2030 skal det maksimalt være 50 drepte, og i 2050 skal ingen omkomme i veitrafikken. I 2023 omkom 110 personer i veitrafikken. De omkomne var fordelt på 95 dødsulykker. Figur 2.3 viser hvor disse ulykkene skjedde.



Figur 2.3 Dødsulykkene i Norge i 2023.

Figur 2.4 viser utviklingen i antall drepte fra og med 1942. Figuren viser at den langsiktige trenden har vært klart positiv etter 1970, da det var 560 som omkom i veitrafikken. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for å bli drept per kjørte km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt i overkant av 1950 drepte i 2023 i stedet for 110. En annen måte å illustrere utviklingen på er at det i 2023 i gjennomsnitt var én drept for hver 428 mill. kjørte km, mens det i 1970 var gjennomsnittlig nær 18 drepte på tilsvarende distanse.



Figur 2.4 - Utvikling i antall drepte 1942-2023 og regjeringens ambisjon for videre utvikling fram til 2050.

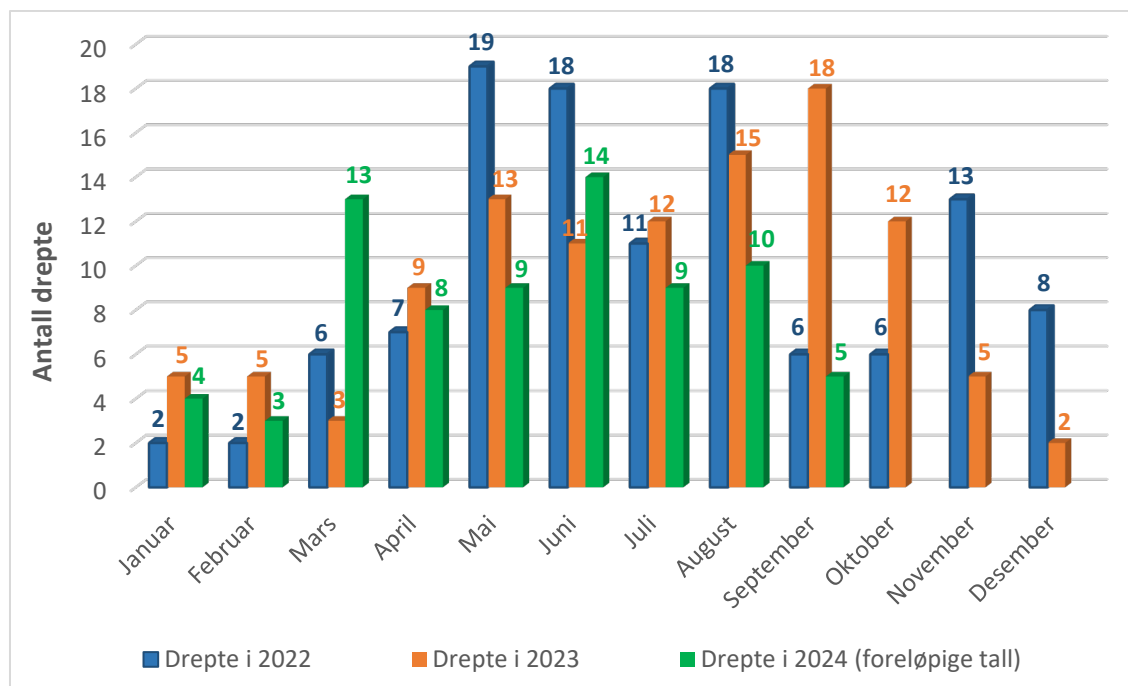
Som vist i figuren er 2020 og 2021 de to årene etter andre verdenskrig med færrest omkomne i veitrafikken. Det er god grunn til å anta at den reduserte trafikken som følge av restriksjoner under koronapandemien var en medvirkende årsak til det gode resultatet disse to årene. Tilsvarende er det naturlig å tro at økningen fra 2021 til 2022 har en sammenheng med at vi i 2022 var tilbake til en «normalsituasjon», uten restriksjoner. Det at antall drepte i 2023 er på samme nivå som i 2022 kan sees på som en bekreftelse av dette.

Dersom vi ser bort fra årene med restriksjoner under koronapandemien, har det ikke vært noen nedgang i antall drepte etter 2017. Vi hadde 106 drepte i 2017, 108 drepte i 2018 og 2019, 116 drepte i 2022 og 110 drepte i 2023. Dette gir grunn til bekymring. Figur 2.4 viser imidlertid at det etter 1970 har vært flere korte perioder der den positive utviklingen har stoppet opp, avløst av nye perioder med reduksjon. Men det å snu en stagnasjon krever bevisste valg. Ett eksempel på dette er nullvisjonen, som ble vedtatt i Norge 2001, etter en periode med økende antall drepte på siste halvdel av 90-tallet.

Foreløpige tall for de ni første månedene i 2024 viser at det var 75 omkomne i veitrafikken, hvilket er 16 færre enn tilsvarende måneder i 2023. Med samme antall drepte de tre siste månedene av 2024 som i 2023 vil vi ende opp med 94 drepte i 2024. Dette blir i såfall det tredje laveste antall omkomne i ett enkeltår siden 2. verdenskrig, bare slått av de to årene under koronapandemien.



Figur 2.5 viser utviklingen måned for måned, sammenholdt med 2022 og 2023. Mens det i 2022 var svært mange omkomne i sommermånedene mai, juni og august, utmerket 2023 seg med uvanlig mange omkomne tidlig på høsten. Hittil i 2024 er det først og fremst mars måned som utmerker seg negativt, med 13 drepte. Dette er en måned som vanligvis har relativt få drepte, med et gjennomsnitt for årene 2018-2023 på fem drepte.



Figur 2.5 – Antall drepte per måned i 2022 og 2023 samt de ni første månedene i 2024.

#### 2.1.4 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2023

Dersom vi ser på ulykkesstatistikken for enkeltåret 2023 finner vi følgende særtrekk:

- Uvanlig mange drepte tidlig på høsten. Hele 45 av de 110 omkomne omkom i perioden august – oktober. Med unntak for disse månedene fulgte dødsulykkene en relativ normal fordeling over året.
- Mange drepte i møteulykker. 51 personer omkom i møteulykker, hvilket er hele 46 prosent av samlet antall omkomne i 2023. Av de omkomne var 29 på riksveier og 22 på fylkesveier. Det er særlig tallet for fylkesveier som er høyere enn normalt.
- Uvanlig mange drepte og hardt skadde i aldersgruppen 15-19 år. Totalt 115 ungdommer i denne aldersgruppen ble drept eller hardt skadd i 2023, hvilket er det høyeste antallet siden 2010. Det er videre 45 prosent høyere enn gjennomsnittet for femårsperioden 2018-2022. 15 personer i aldersgruppen 15-19 år omkom i 2023. Også det et uvanlig høyt tall.
- Få drepte i aldersgruppen 65-74 år: Kun fem personer omkom i aldersgruppen 65-74 år. Dette er det laveste antall omkomne som er registrert i denne aldersgruppen. Dette er en aldersgruppe som har vokst mye de senere årene, både i antall og i andel av befolkningen<sup>3</sup>. En positiv ulykkesutvikling i aldersgruppen 65-74 år er derfor ekstra gledelig.

<sup>3</sup> Det er først nå den «egentlige» eldrebølgen begynner, dvs. de som er i aldersgruppen 75+. Fram til nå er det andelen i aldersgruppen 65-74 som har økt.

- Svært mange drepte og hardt skadde på lett MC. Antall drepte og hardt skadde på lett MC har over tid vært økende, noe som skyldes en kraftig økning i trafikkarbeidet med lett MC. Statistikken for 2023 gir ekstra grunn til bekymring, med hele 40 drepte og hardt skadde på lett MC. Dette er det klart høyeste antallet siden 1990, og hele 50 prosent flere enn gjennomsnittet for årene 2018-2022. 27 av de 40 var 16 eller 17 åringer. Det var 4 drepte og 36 hardt skadde.
- Få hardt skadde syklistere. Det var 43 hardt skadde syklistere i 2023<sup>4</sup>, hvilket er det klart laveste antallet som er registrert. I tillegg omkom seks syklistere. Dette er på samme nivå som vi har hatt de senere årene.
- Ingen drepte på elsparkesykkel. Dette er gledelig sett i forhold til 2022, da det var fem omkomne innenfor denne trafikantgruppen.
- Svært få drepte fotgjengere. Det var seks drepte fotgjengere i 2023. Dette er halvparten av gjennomsnittet for årene 2018-2022, og det klarte laveste tallet på omkomne fotgjengere for ett enkeltår. To av de seks drepte fotgjengerne ble påkjørt av tungbil. Antall hardt skadde fotgjengere lå i 2023 på omtrent samme nivå som gjennomsnittet for femårsperioden 2018-2022.
- Høyt antall ulykker med mer enn én drept. Både i 2022 og i 2023 var det et relativt høyt antall ulykker der mer enn en person omkom. I 2023 ble 27 personer drept i slike ulykker og 13 av dem var i alderen 15-20 år. Ulykker med flere omkomne er med andre ord ofte ungdomsulykker.

### 2.1.5 Trender i ulykkesbildet

Vi må være forsiktige med å legge for mye vekt på utslag i ulykkesstatistikken for ett enkeltstående år. Som oftest vil det være av større betydning for trafikksikkerhetsarbeidet å se på utviklingen over en periode på flere år. Nedenfor har vi sett nærmere på utviklingen med utgangspunkt i henholdsvis aldersgrupper, trafikantgrupper, uhellstyper, veikategori og fartsgrensenivå.

#### Aldersgrupper

Over tid har utviklingen vært positiv for alle aldersgrupper, men med betydelige forskjeller.

Dersom vi trekker linjene helt tilbake til 60-tallet er det ingen tvil om at utviklingen har vært mest positiv for **barn**. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens antallet de siste fem årene har variert mellom null (i 2019) og fire (i 2023). Det vises til figur 3.11 og til nærmere omtale i kapittel 3.4.

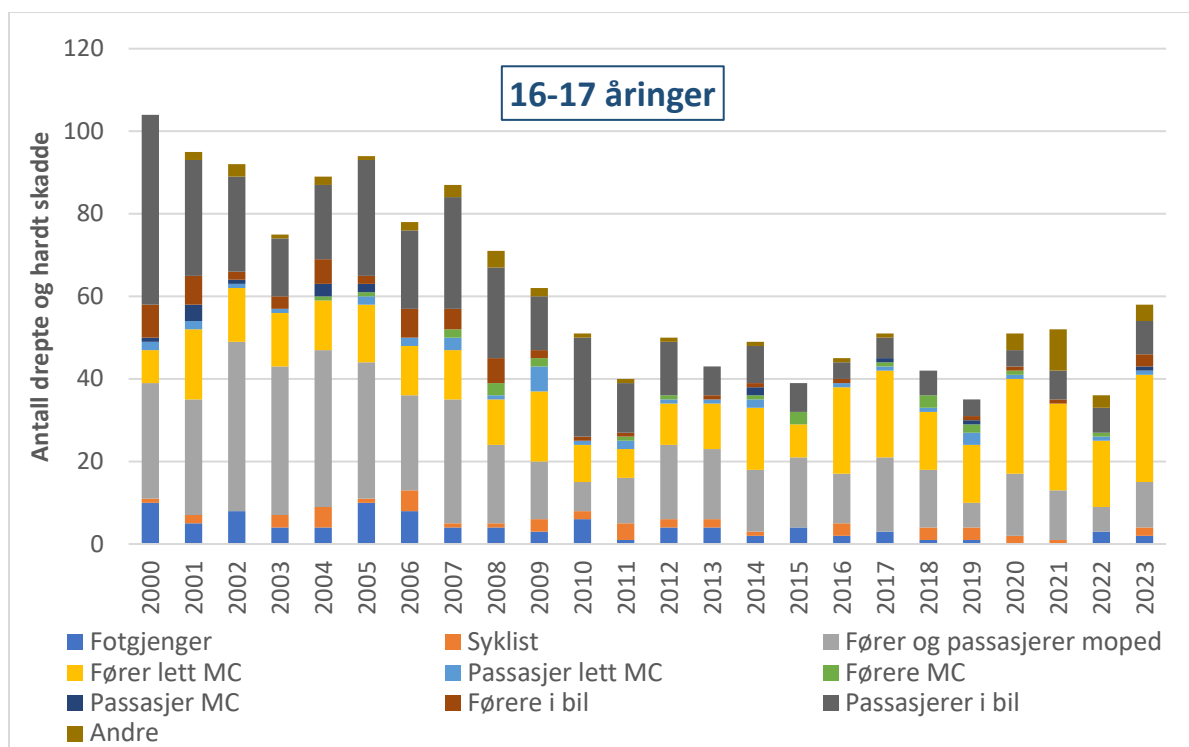
Når det gjelder **ungdom** velger vi å se på utviklingen i summen av drepte og hardt skadde siden år 2000, dvs. fra fem år før dagens føreropplæring trådte i kraft.

Figur 2.6 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år fordelt på trafikantgrupper. Fra 2010 har antallet variert fra i underkant av 40 til i overkant av 50, uten at det er noen klar trend. I 2023 var det 58 drepte og hardt skadde 16-17 åringer, hvilket er det høyeste antallet siden 2009. De siste fire årene har 22 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen vært førere eller passasjerer på moped og 45 prosent førere eller passasjerer på lett motorsykkel. Figuren viser at antall drepte og hardt skadde 16-17 åringer på lett motorsykkel er økende.

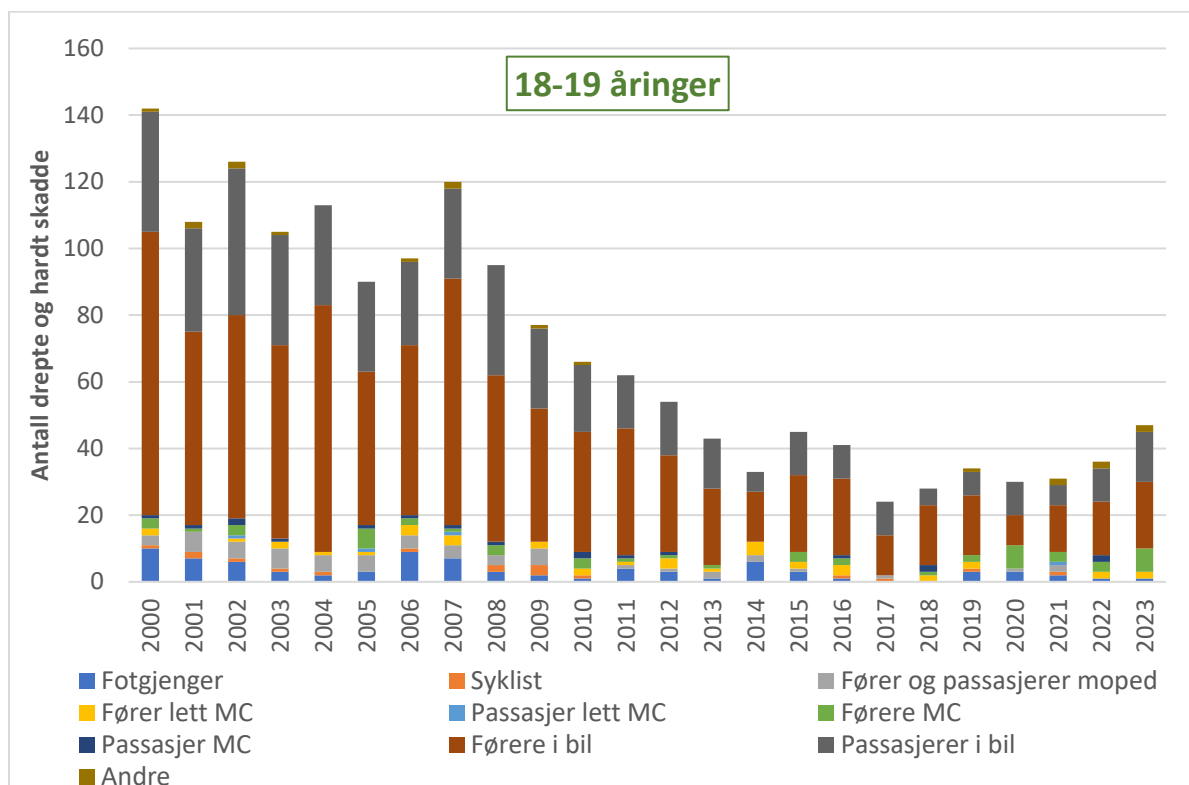
---

<sup>4</sup> Inkluderer ikke elsparkesykkel.

Videre er antall drepte og hardt skadde på moped og som passasjerer i bil vesentlig lavere i dag enn på begynnelsen av 2000-tallet.



Figur 2.6 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år fordelt på trafikantgrupper.



Figur 2.7 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 år fordelt på trafikantgrupper.

Figur 2.7 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 år fordelt på trafikantgrupper. Figuren viser at det i årene etter at dagens føreroppløring ble innført i 2005 var en markant positiv utvikling for denne aldersgruppen, fra 120 drepte og hardt skadde i 2007 til 33 drepte og hardt skadde i 2014. Den positive utviklingen stoppet brått i 2014 og fra 2017 har antall drepte og hardt skadde 18-19 åringer økt hvert år, med unntak av i 2020. I 2023 var det 47 drepte og hardt skadde 18-19 åringer, hvilket er det høyeste antallet siden 2012. De fire siste årene har 41 prosent av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 år vært bilførere<sup>5</sup>, mens 28 prosent har vært passasjerer i bil.

Det er verdt å merke seg at fordelingen mellom drepte og hardt skadde er svært ulik for de to aldersgruppene. Dersom vi ser på de fire siste årene, har det vært nær dobbelt så mange drepte blant 18/19-åringene som blant 16/17-åringene. Imidlertid var det i samme periode omlag 55 prosent flere hardt skadde blant 16/17-åringene enn blant 18/19-åringene.

Det vises til nærmere omtale av ulykkessituasjonen blant ungdom i kapittel 3.5, der det er en gjennomgang av tilstandsutviklingen knyttet til tiltaksplanens indikator innenfor innsatsområdet *Ungdom og unge førere*.

Det er **aldersgruppen 45–64** år som har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde denne aldersgruppen rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste årene stort sett har ligget på i overkant av 30 prosent. Målt i faktisk antall var det kun 20 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45-64 år i perioden 2020-2023 sammenliknet med perioden 1990-1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) ble redusert med 61 prosent. En forklaring på dette kan være at denne aldersgruppen har videreført atferd fra de var unge førere på 80- og 90-tallet, med andre holdninger til trafiksikkerhet enn blant flertallet av dagens unge.

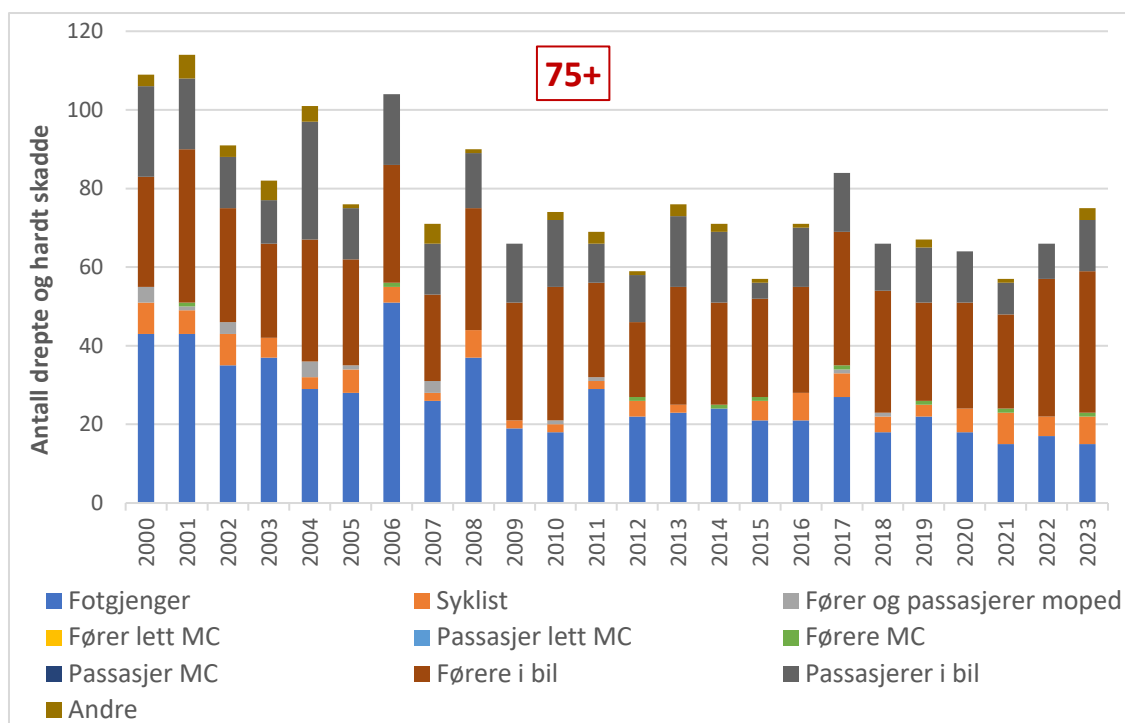
Vi har de senere årene hatt en stor økning i andelen av befolkningen som er i **alderen 65-74 år**, hvilket kan sees på som en start på en kommende eldrebølge. På 90-tallet hadde aldersgruppen en vesentlig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Etter år 2000 har antall hardt skadde holdt seg relativt stabilt, mens antall drepte er vesentlig redusert.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd øker markant **fra fylte 75 år**. Dette gjelder både i rollen som bilfører og som fotgjenger. Foreløpig har ikke andelen av befolkningen som er i denne aldersgruppen økt vesentlig, men dette er nå i en startfase. SSB oppgir at det i 2024 er 8,8 prosent av befolkningen som har fylt 75 år, og i følge en befolkningsframskriving etter SSB sitt hovedalternativ vil andelen øke til 10,2 prosent i 2030 og til hele 14,6 prosent i 2050. Det er derfor all mulig grunn til å følge nøye med på ulykkesutviklingen for denne aldersgruppen.

Figur 2.8 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 75+ fordelt på trafikantgrupper. Hovedbildet er at det fra 2000 til 2009 var en tendens til reduksjon i antall drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen, men at antallet har holdt seg noenlunde uendret etter 2009. Videre ser vi at andelen av de drepte og hardt skadde som er bilførere har økt, mens andelen som er fotgjengere er redusert.

---

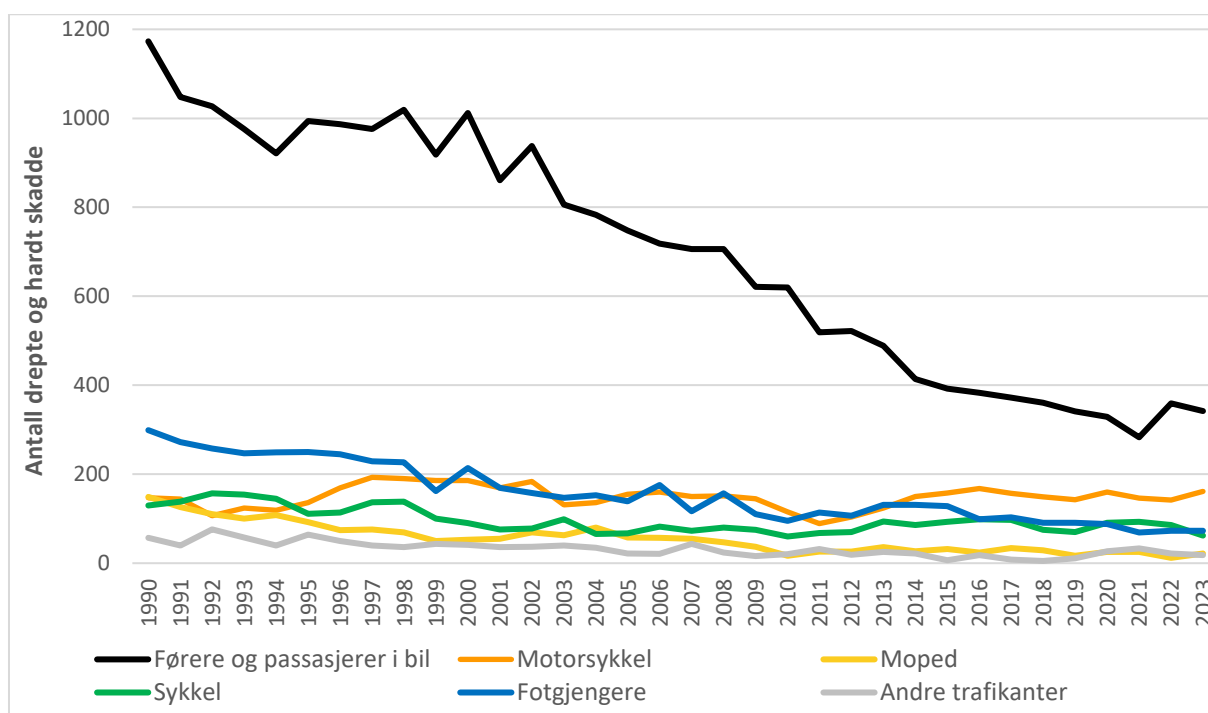
<sup>5</sup> Inkluderer førere av personbil, varebil og lastebil.



Figur 2.8 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 75+ fordelt på trafikantgrupper.

### Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Samlet oversikt

Figur 2.9 viser at progresjonen er ulik for de ulike trafikantgruppene. Sett over tid har det vært en klar reduksjon i drepte og hardt skadde for bilførere/ bilpassasjerer, fotgjengere og mopedister, mens utviklingen ikke har vært like entydig positiv når det gjelder motorsykkel og sykkel.

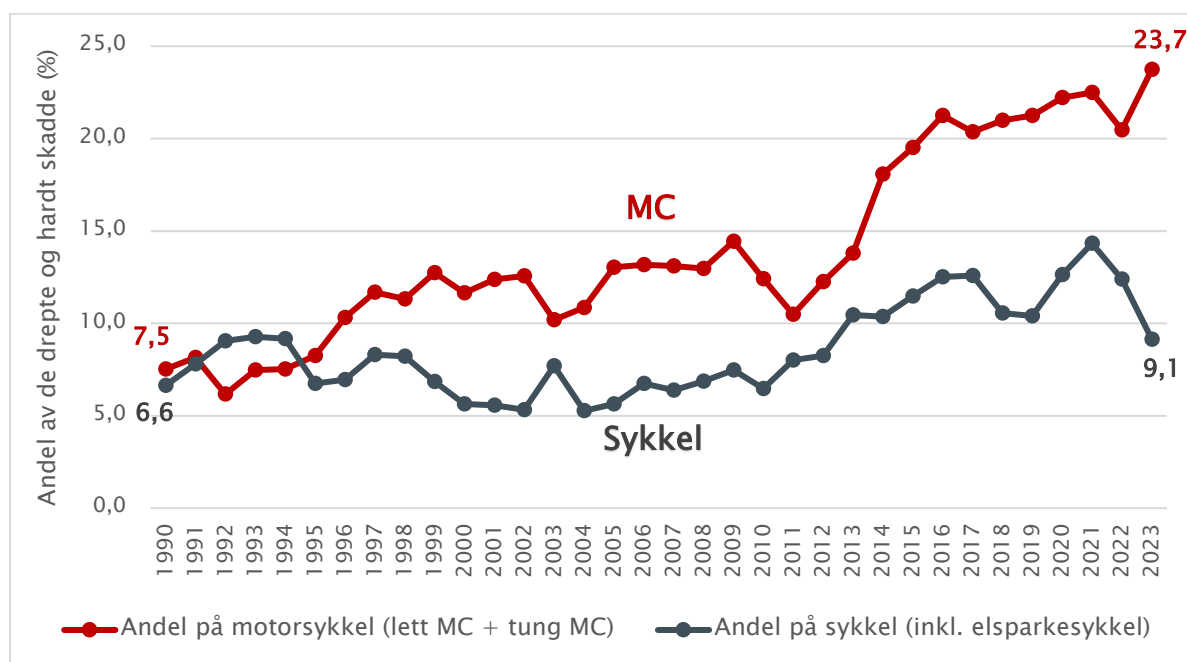


Figur 2.9 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper.

I figuren omfatter grafen for **bil** både førere og passasjerer i personbil, varebil og lastebil<sup>6</sup>. Grafen for **sykkel** omfatter i tillegg til tradisjonell sykkel også elsparkesykkel. Dersom drepte og hardt skadde på elsparkesykkel hadde vært tatt ut av grafen ville utviklingen de senere årene vært noe mer positiv. Grafen for **motorsykkel** omfatter både lett og tung motorsykkel.

Figur 2.9 viser at vi har vært gjennom en lang periode med relativt jevn reduksjon i antall drepte og hardt skadde i bil. Så seint som i 2010 utgjorde førere og passasjerer i bil 67 prosent av alle drepte og hardt skadde. I 2021 var andelen helt nede i 44 prosent, men har deretter økt til 50 prosent i 2023. Hovedbildet er likevel fortsatt at det er bilførere/bilpassasjerer som over tid har hatt den beste ulykkesutviklingen. Dette skyldes selvsagt i stor grad sikrere biler, men også at det er denne trafikantgruppen som har hatt størst trafiksikkerhetsgevinst av gjennomførte infrastrukturtiltak.

Totalt antall drepte og hardt skadde er redusert fra 1955 i 1990 til 678 i 2023. Det betyr at trafikantgrupper som ikke har hatt noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde vil utgjøre en økende andel av totalt antall drepte og hardt skadde. Figur 2.10 illustrerer dette ved å vise utviklingen i andelen av de drepte og hardt skadde som gjelder motorsykkel og sykkel.



Figur 2.10 - Utvikling i andel av de drepte og hardt skadde som er på motorsykkel og sykkel.

Drepte og hardt skadde på motorsykkel utgjorde 7,5 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde i 1990, mens andelen de senere årene har ligget på i overkant av 20 prosent. En viktig årsak til økningen er at bestanden av motorsykler (i prosent) har økt langt mer enn det som gjelder for biler. I 2023 utgjorde motorsyklister hele 23,7 prosent av de drepte og hardt skadde, som er den klart høyeste andelen som er registrert. En viktig årsak til den rekordhøye andelen i 2023 er at det var uvanlig mange hardt skadde på lett motorsykkel.

For sykkel var andelen klart økende fra 2004 til 2017. Figur 2.10 viser en litt uklar utvikling etter 2017. Men dersom vi tar bort elsparkesykler blir bildet mer positivt. Oppsplittet var resultatet for 2022 at 8,8 prosent av de drepte og hardt skadde brukte tradisjonell sykkel (inkl. elsykkel), mens 3,6 prosent

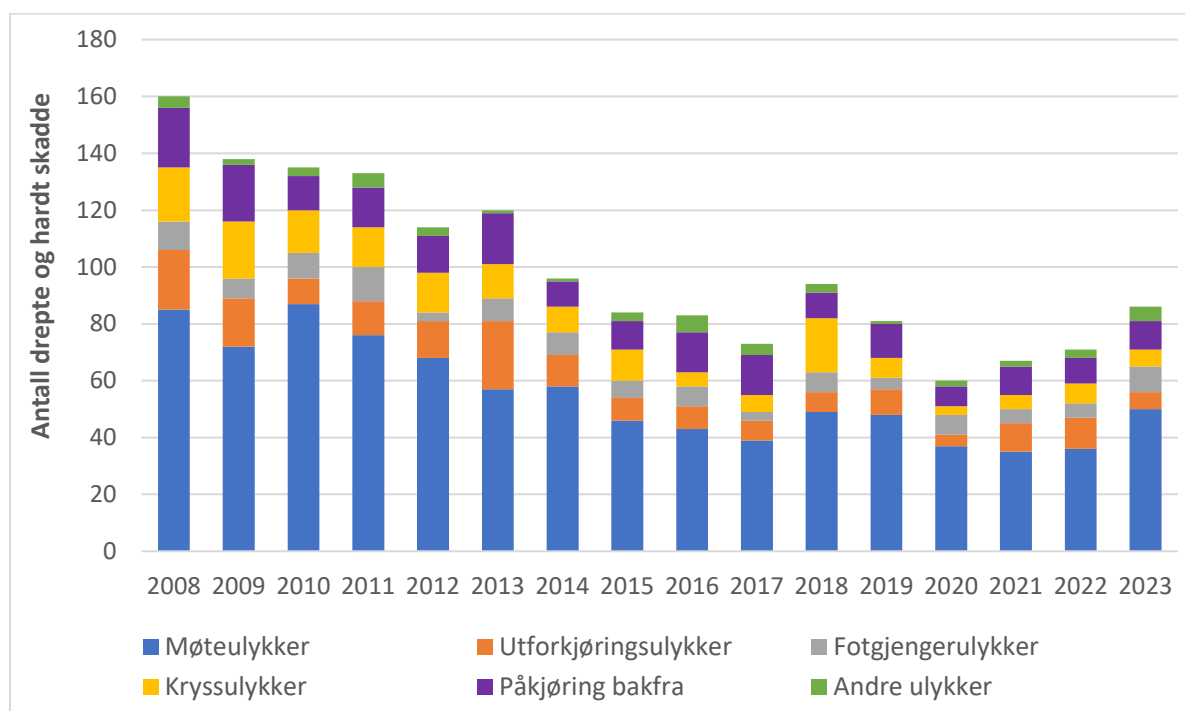
<sup>6</sup> Traktor og buss er ikke inkludert.

brukte elsparkesykkel (eller andre småelektriske kjøretøy). Tilsvarende for 2023 var at 7,2 prosent av de drepte og hardt skadde brukte tradisjonell sykkel og 1,9 prosent elsparkesykkel. *Småelektriske kjøretøy* ble først registrert som egen kjøretøygruppe i 2022. Før det ble elsparkesykkelulykker registrert som sykkelulykker, hvilket gjør det vanskelig å skille ut disse. Se for øvrig nærmere omtale av elsparkesykkel under egen overskrift.

Nedenfor gis en særskilt omtale av ulykkesutviklingen innenfor tre ulike kjøretøygrupper; tunge godsbiler, elsparkesykler og ATV.

### Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge godsbiler

Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til ulykker med tunge kjøretøy. Dette er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. Figur 2.11 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på ulykkestype. Figuren viser en tendens til økning de tre siste årene. Videre ser vi at det er klart flest drepte og hardt skadde i møteulykker. Samlet for perioden 2008-2023 ble 55 prosent av de drepte og hardt skadde i ulykker som involverer tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker. Denne andelen har holdt seg relativt konstant gjennom perioden.



Figur 2.11 - Antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på ulykkestype.

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt for perioden 2008-2023 var det kun 18 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen. Også her har andelen holdt seg relativt konstant gjennom perioden, men med unntak av noen enkeltstående år. I 2023 var det kun 12 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2020-2023 har at 7 prosent av de hardt skadde, men hele 28 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.



Foto: Tomas Rolland

### **Trafikantgrupper/kjøretøygrupper –Spesielt om småelektriske kjøretøy/elsparkesykler**

Begrepet småelektriske kjøretøy omfatter blant annet elsparkesykkel, segway, elektrisk enhjuling og hoverboard. Det er særlig elsparkesykler som så langt har gitt trafikksikkerhetsmessige utfordringer. Kommersiell utleie av elsparkesykler startet opp i enkelte storbyer fra 2019, og ulykkesituasjonen knyttet til dette har vært gjenstand for betydelig oppmerksomhet.

Tabell 2.1 viser tall fra ulykkesregisteret (TRULS) når det gjelder antall drepte, hardt skadde og lettere skadde på småelektriske kjøretøy (i hovedsak elsparkesykkel). Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at det først er fra og med 2022 elsparkesykkel er registrert med egen kode. Tallene for 2019-2021 er basert på en gjennomgang i etterkant og er beheftet med ekstra stor usikkerhet.

Det er videre verdt å merke seg at av totalt åtte omkomne på elsparkesykkel i perioden 2019-2023 kjørte seks elsparkesykkel i privat eie. Ingen på elsparkesykkel ble drept i 2023.

Tabell 2.1 – Utvikling i drepte, hardt skadde og lettere skadde på småelektriske kjøretøy.

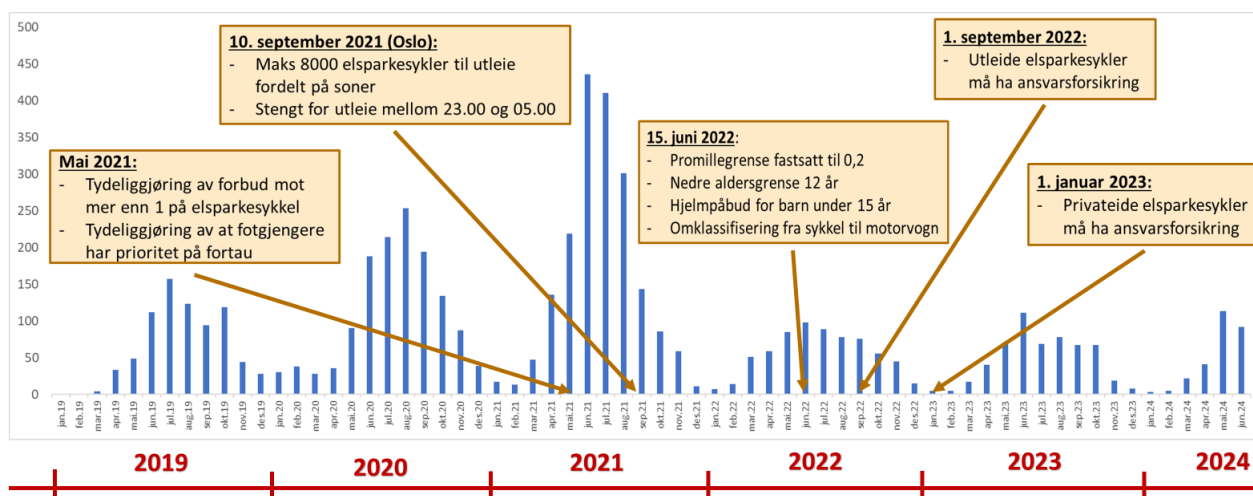
	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2019 <sup>A</sup>	0	0	12
2020 <sup>A</sup>	2	2	44
2021 <sup>A</sup>	1	9	69
2022	5	20	75
2023	0	13	73

<sup>A</sup> Tall beheftet med særlig stor usikkerhet da elsparkesykkel i disse årene ikke ble registrert med egen kode.



Tallene i tabell 2.1 utgjør kun en svært liten del av de som reelt blir skadet i ulykker med småelektriske kjøretøy/elsparkesykkel, og underrapporteringen viser seg å være betydelig høyere enn for andre typer kjøretøy. Statistikk fra legevaktene i de største byene er nødvendig, både for å få et mer reelt bilde av omfang og utvikling, og for å få et grunnlag for å vurdere aktuelle tiltak.

Det er ved Oslo skadelegevakt det er blitt utarbeidet den mest komplette statistikken. Figur 2.12 viser antall skadde på småelektriske kjøretøy/elsparkesykkel ved Oslo skadelegevakt, måned for måned fra og med 2019 til og med juni 2024. Vi ser at utfordringen med skadde elsparkesyklister om sommeren økte eksplisitt fram til 2021, da det hver av månedene juni og juli ble behandlet mer enn 400 skader. Resultatene fra og med 2022 viser at situasjonen nå er langt mer under kontroll.



Figur 2.12 – Antall skadde elsparkesyklister registrert ved Oslo skadelegevakt måned for måned, supplert med oversikt over når ulike reguleringer trådte i kraft.

Ulykkesutviklingen vist i figur 2.12 må naturligvis sees både i forhold til omfanget av bruk, nasjonale regelverksendringer og kommunens egne reguleringer.

Det har i flere omganger vært innstramminger og presiseringer i regelverket. I **mai 2021** ble det blant annet tydeliggjort i regelverket at det er forbudt å være flere på ett kjøretøy og at fotgjengere har prioritet på fortau. I tillegg kom det nye skilt som retter seg mot bruk av småelektriske kjøretøy. Regelverksendringer **15. juni 2022** fastsatte at den alminnelige promillegrensen på 0,2 også skal gjelde for småelektriske kjøretøy. Videre ble nedre aldersgrense for bruk satt til 12 år og det ble innført hjelmpåbud for barn under 15 år. I tillegg ble småelektriske kjøretøy omklassifisert fra sykkel til *motorvogn*. Fra **1. september 2022** ble utleide elsparkesykler omfattet av bilansvarsloven og måtte ha ansvarsforsikring. Tilsvarende gjaldt for privateide elsparkesykler fra **1. januar 2023**.

Som et supplement til det nasjonale regelverket har også den enkelte kommune anledning til å innføre reguleringer. I Oslo ble det gjeldende fra **10. september 2021** satt krav om at det totalt maksimalt skal være 8000 elsparkesykler til utleie, og disse skal spres utover i ulike soner. Videre skal tilbudet om utleie være stengt mellom kl 23.00 og kl 05.00. Resultatene fra Oslo skadelegevakt, som er vist i figur 2.12, kan leses som en klar indikasjon på at innskjerping av regelverket og regulering av utleiemarkedet for elsparkesykler har gitt positive resultater.

Registreringene ved Oslo skadelegevakt var spesielt detaljerte for perioden mars 2019 – mars 2020. En prosentvis fordeling mellom ulike ulykkestyper i denne perioden viser følgende fordeling:

- 40,3 prosent ble skadd i eneulykker med hindring (fortau, trikkeskinne m.m.)
- 36,1 prosent ble skadd i eneulykker uten hindring (distraksjon m.m.)
- 10,6 prosent ble skadd som følge av at de skled
- 8,4 prosent ble skadd i kollisjon med kjøretøy eller annen trafikanter
- 4,5 prosent ble skadd som følge av unnamanøver/bråbrems

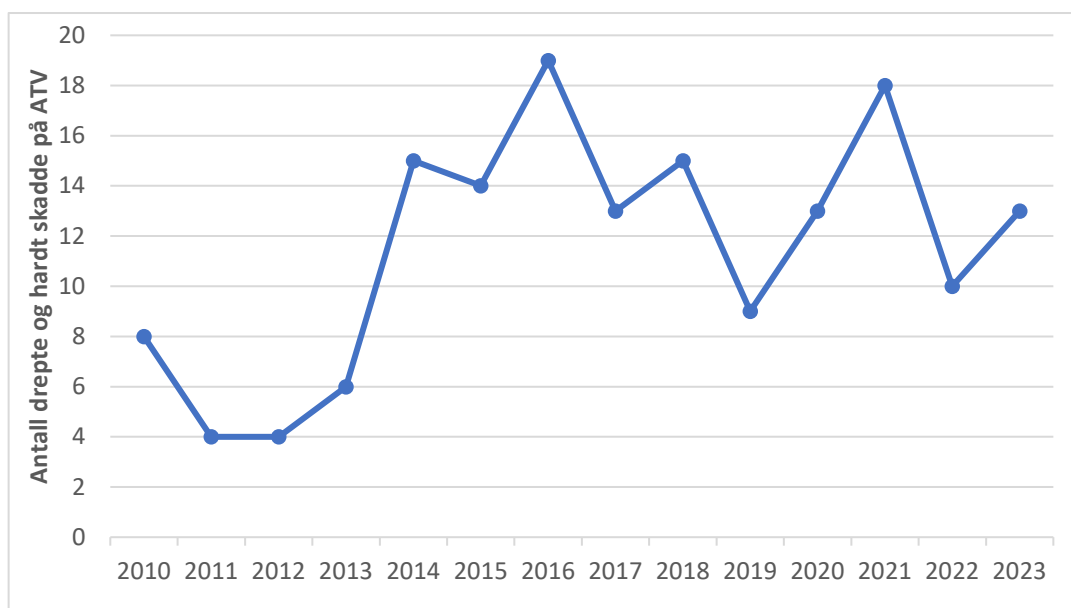


Foto: Henriette Erken  
Busterud, Statens vegvesen

### **Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om ATV**

Bruken av ATV har økt kraftig de senere årene. Fra å primært være et arbeidskjøretøy beregnet for arbeidsoppgaver i terrenget, brukes ATV nå i økende grad til fritidsbruk. Flere har tatt i bruk ATV på samme måte som man tidligere brukte motorsykkel, eller som en «bil nummer to». Det er sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til bruk av ATV på vei, og derfor god grunn til å følge ulykkesutviklingen.

Vi har ingen god totaloversikt over ulykker med ATV, da mange av ulykkene skjer utenfor vei, og derfor ikke inngår i Statens vegvesen sitt ulykkesregister. Figur 2.13 gir en oversikt over utvikling i drepte og hardt skadde på ATV, begrenset til veitrafikkulykker.



Figur 2.13 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde på ATV i veitrafikkulykker<sup>7</sup>.

### Ulykkestyper

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

For møteulykker var det en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til 25 prosent i 2016. De siste syv årene har andelen gått litt opp og ned. Resultatet for 2023 var på 28 prosent som er nær gjennomsnittet for disse årene.

Sammenliknet med årene rundt 2010 har det i de etterfølgende årene stort sett vært en noe lavere andel som blir drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, uten at trenden er veldig tydelig. Imidlertid har det de siste årene vært en tendens til økning. I 2023 lå andelen som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker på 33 prosent, som er på samme nivå som i årene rundt 2010.

Andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker økte fra 2010 til 2015. Etter 2015 har gjennomsnittet ligget på 14 prosent av de drepte og hardt skadde. Resultatet for 2023 lå på 13 prosent.

Bildet er noe uklart når det gjelder fotgjengerulykker. Etter noen år med økende andel av de drepte og hardt skadde fra 2010 til 2015, viser resultatene for de etterfølgende årene at andelen igjen er redusert. Gjennomsnittet for de fire siste årene ligger på 11 prosent, som også er resultatet for 2023.

Andelen av de drepte og hardt skadde som er i ulykker med påkjøring bakfra har holdt seg relativt stabilt etter 1990. Andelen har hele tiden ligget under 10 prosent av totalt antall drepte og hardt

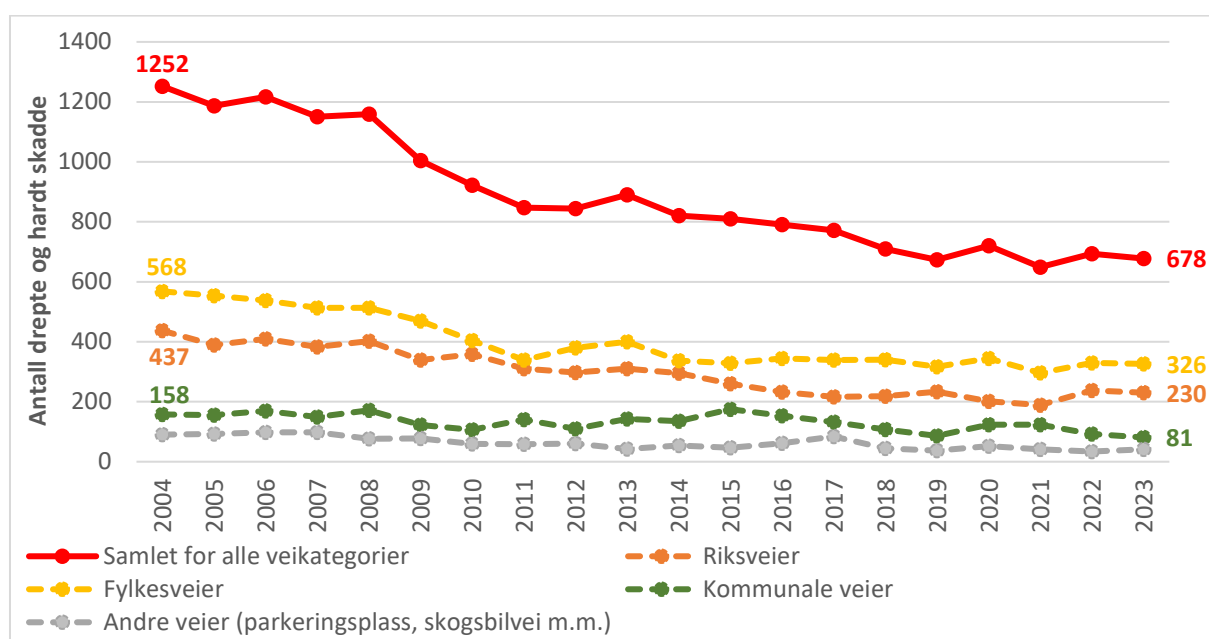
<sup>7</sup> Omfatter følgende ulykkeskoder i Statens vegvesen sitt ulykkesregister: Kode 17 Moped 4-hjul (ATV), kode 27 MC 4-hjul, kode 28 MC 4-hjul (ATV) og kode 61 Traktor (ATV).

skadde, med unntak av 2021, da nesten 12 prosent av de drepte og hardt skadde ble drept eller hardt skadd i ulykker med påkjøring bakfra. I 2022 og 2023 lå andelen på henholdsvis 7,5 og 6,6 prosent, som sammenliknet med tidligere år er relativt lavt.

Dersom vi ser isolert på riksveinettet, økte andelen drepte og hardt skadde i møteulykker, fra rundt 35 prosent på begynnelsen av 1990-tallet til rundt 50 prosent i perioden 2009-2012. I perioden fra 2013 til 2023 har andelen stort sett ligget på rundt 40 prosent, men med noen unntak. I 2023 ble 43 prosent av de drepte og hardt skadde på riksveinettet drept eller hardt skadd i møteulykker.

## Veikategori

Figur 2.14 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2023 fordelt på veikategori<sup>8</sup>.



Figur 2.14 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på veikategori.

Figuren viser at det i 2023 var om lag samme antall drepte og hardt skadde på riksvei og fylkesvei som i 2022, mens det var en reduksjon på det kommunale veinettet. Resultatet for 2023 er det laveste antall drepte og hardt skadde som er registrert på det kommunale veinettet.

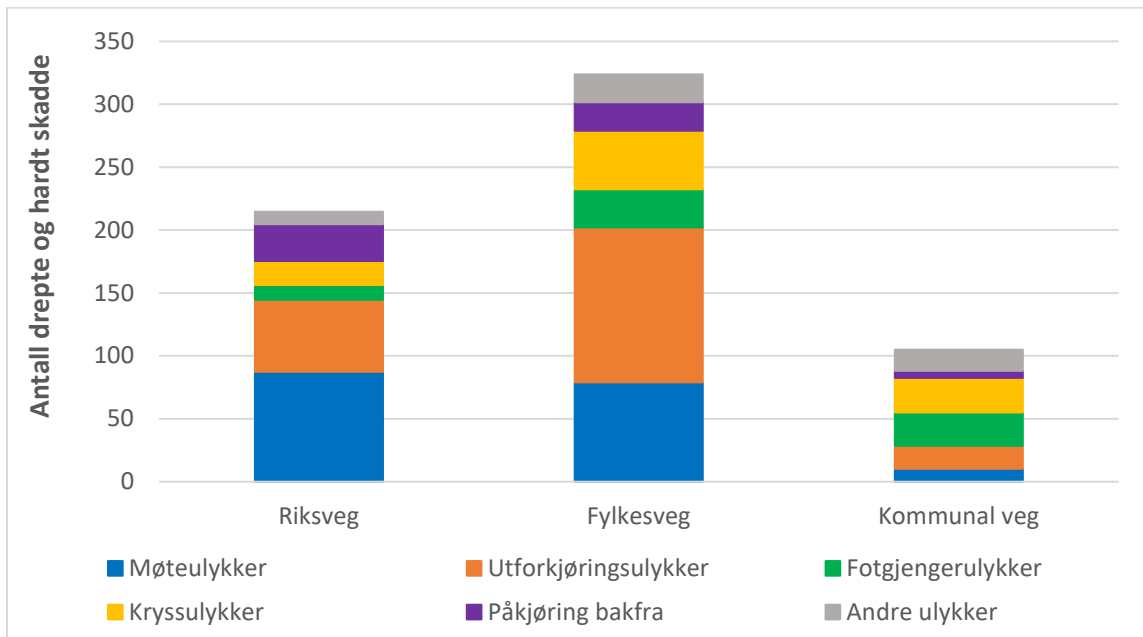
Dersom vi sammenlikner første og siste år i figur 2.14 er reduksjonen i prosent i størrelsesorden den samme innen alle tre veikategorier, men som det går fram av figuren, har utviklingen fra år til år innenfor tidsperioden vært ganske ulik.

Gjennomsnittlig risiko ved å kjøre på riksveinettet er betydelig lavere enn på fylkesveinettet. Dette er en naturlig følge av at det er investert betydelig mer i trafiksikkerhet på riksveier enn på fylkesveier, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveier foregår på møtefrie veier, som har en langt lavere risiko enn veier med møtende trafikk. Basert på ulykkesstatistikk for 2020-2023 har:

<sup>8</sup> Vi har valgt å forholde oss til dagens klassifisering av veinettet. Det betyr at ulykker i perioden 2004-2009 på veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei 1/1-2010 her regnes som ulykke på fylkesvei.

- Riksveinettet 10,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Fylkesveinettet 19,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Det kommunale veinettet 11,3 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.

Figur 2.15 viser at utfordringene med hensyn til drepte og hardt skadde er ulike for de ulike delene av veinettet. På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen, med 41 prosent av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2020-2023. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale veinettet<sup>9</sup>.



Figur 2.15 - Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år i perioden 2020-2023, fordelt på veikategori og ulykkestype.

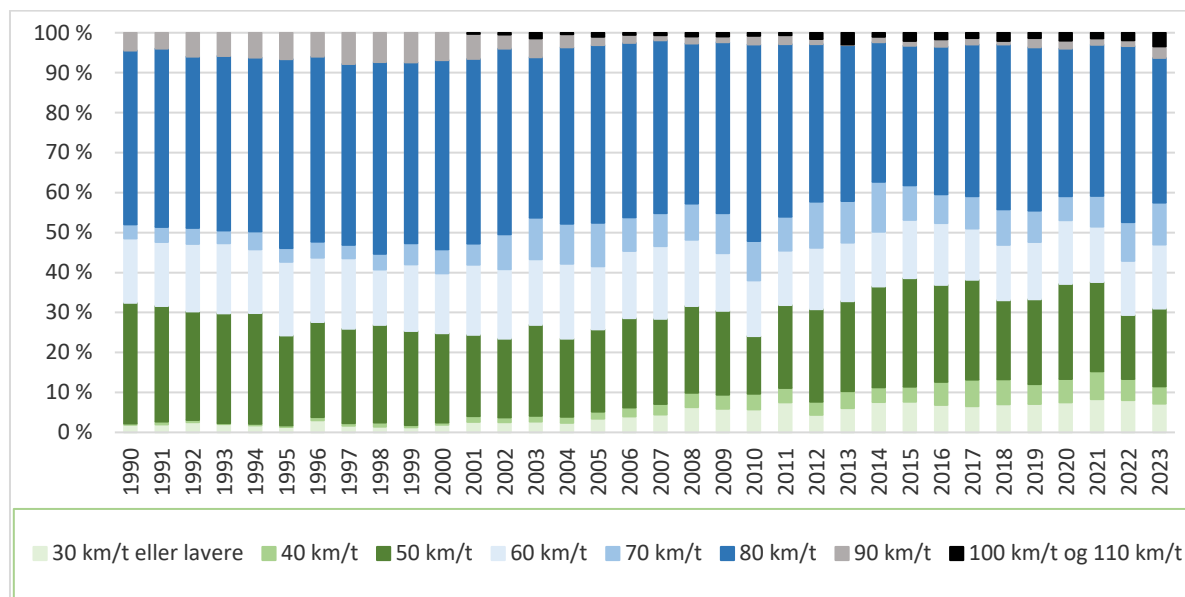


Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen (venstre bilde) og Knut Opeide, Statens vegvesen (høyre bilde)

<sup>9</sup> Sykkelykker inngår ikke som en egen ulykkestype i ulykkesregisteret, og er derfor ikke spesifisert i figur 2.15. En vesentlig del av sykkelykkene blir registrert som kryssulykker.

## Fartsgrensenivåer

Møteulykker og utforkjøringsulykker skjer typisk *utenfor* tettbygd strøk, mens kryssulykker og fotgjengerulykker i stor grad skjer *innenfor* tettbygd strøk. Det vil derfor være en sammenheng mellom endringer som er beskrevet under overskriften «ulykkestyper» og endringer i fordelingen av andelen drepte og hardt skadde på ulike fartsgrensenivåer. Fordeling på fartsgrenser er vist i figur 2.16.



Figur 2.16 - Andel av de drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrenser.

Den økte andelen av drepte og hardt skadde innenfor fartsgrensene 30 km/t, 40 km/t og 70 km/t er en naturlig konsekvens av at flere veier har blitt skiltet med disse fartsgrensene. Det som er av større interesse er fordelingen mellom drepte og hardt skadde innenfor og utenfor tettbygd strøk. Vi velger å legge til grunn at veier med fartsgrense til og med 50 km/t (grønne fargesjatteringer i figuren) ligger innenfor tettbygd strøk og veier med fartsgrense fra og med 60 km/t (blå og grå fargesjatteringer i figuren) ligger utenfor tettbygd strøk.

Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra et litt spesielt resultat for 2010 var trenden i perioden 2004-2015 at vi hadde en økende andel av de drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t. I 2015 var andelen 38 prosent. Etter 2015 har resultatene variert en del fra år til år, og det er vanskelig å se noen bestemt trend. I årene 2022 og 2023 var andelen av de drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense  $\leq 50$  km/t relativt lavt sammenliknet med de foregående årene, henholdsvis 29 og 31 prosent. Det er videre verdt å merke seg at det i 2023 var en høyere andel av de drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense 100 km/t og 110 km/t sammenliknet med tidligere år. Dette dreier seg imidlertid fortsatt om en relativt liten andel av totalt antall drepte og hardt skadde (3,4 prosent i 2023).

## 2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket

I den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet vises utvikling og målkurver per fylke. De fylkesvise målkurvene har som utgangspunkt at alle fylkene skal ha 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014, 34 prosent færre drepte og hardt skadde i 2020 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009-2012. Ambisjonsnivået samsvarer med den nasjonale målkurven, dvs. at summen av de fylkesvise målene gir 350 drepte og hardt skadde i 2030.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* vises utvikling i drepte og hardt skadde fra 2004 og mål per fylke for 2030, med utgangspunkt i fylkesinndelingen som gjaldt etter *Region-reformen* (dvs. fra 1/1-2020)<sup>10</sup>. I dette dokumentet har vi valgt å forholde oss til fylkesinndelingen som gjaldt fra 1/1-2024, med Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Telemark, Troms og Finnmark som selvstendige fylker.




I vedlegg 1 vises utvikling i drepte og hardt skadde per fylke, både samlet resultat og splittet på veikategori. I tillegg til sammenslåing og senere oppsplitting av fylker er det også enkelte kommuner som har skiftet fylke. I de fylkesvise kurvene er det tatt hensyn til det som er **dagens** geografiske utstrekning per fylke. Vi har i den anledning hatt behov for å gjøre en reberegning av målkurvene, slik at grunnlaget for beregning av målkurvene er knyttet til det samme geografiske området som i dag inngår i fylket. Dette er nærmere forklart i den innledende teksten til vedlegg 1. Stort sett dreier det seg om små justeringer sammenliknet med målkurvene vist i dokumentet *Trafikksikkerhets-utviklingen 2022* og i tiltaksplanen for 2022-2025.

Nedenfor følger fire ulike sammenstillinger. Disse viser:

- (1) Fylkenes resultat for 2023 sammenliknet med den fylkesvise målkurven.
- (2) Hvordan utviklingen har vært for det enkelte fylket fra 2004 til 2023.
- (3) Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørt km på henholdsvis riksvei, fylkesvei og kommunal vei i det enkelte fylket.
- (4) Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.

### 2.2.1 Mål og utvikling i 2023

Tabell 2.2 sammenlikner registrert antall drepte og hardt skadde i fylkene i 2023 med den forutsatte 2023-verdien i målkurvene i vedlegg 1. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

-  = Resultatet for 2023 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
-  = Resultatet for 2023 er omtrent som forutsatt i målkurven (innenfor +/- 10 prosent)
-  = Resultatet for 2023 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

<sup>10</sup> Det ble gjort unntak for Troms og Finnmark fylkeskommune, som i arbeidet med tiltaksplanen spesifikt ba om at Troms og Finnmark skulle vises hver for seg.

Tabell 2.2 - Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylker – Resultat for 2023 og mål.

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2023 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2023	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks antall drepte og hardt skadde i 2030
Østfold	25	31		17
Akershus	49	67		33
Oslo	37	52		24
Innlandet	73	70		49
Buskerud	32	38		21
Vestfold	21	37		14
Telemark	20	27		14
Agder	33	45		22
Rogaland	35	58		23
Vestland	66	95		44
Møre og Romsdal	27	27		18
Trøndelag	53	53		35
Nordland	26	46		18
Troms	17	21		11
Finnmark	11	11		7
Norge samlet	525	678		350

Tabell 2.2 viser at det kun er fire fylker som hadde et resultat for 2023 som kvalifiserer til oransje statusfarge, Innlandet, Møre og Romsdal, Trøndelag og Finnmark. Av disse hadde Innlandet et resultat som var litt bedre enn målkurven, mens Møre og Romsdal, Trøndelag og Finnmark lå likt med målkurven. Ingen fylker hadde et resultat som kvalifiserte til grønn statusfarge (klart bedre enn forutsatt i målkurven).




Over tid skiller Trøndelag seg positivt ut. Som eneste fylke har de hvert år siden 2014 hatt et resultat som ligger under, eller likt med, målkurven.

Det er viktig å presisere at vi på fylkesnivå må regne med en del tilfeldige variasjoner fra år til år, og at vi derfor må være forsiktige med å legge for mye i resultatet for enkeltfylker i ett enkeltstående år. Dette gjelder spesielt fylkene med færrest innbyggere. Det er mer urovekkende at det samlede resultatet for landet ligger på «rødt», og at avstanden mellom oppnådd resultat og målkurven er økende. I 2023 var det hele 153 flere drepte og hardt skadde enn det vi burde ha hatt dersom utviklingen skulle vært i samsvar med målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.


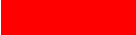
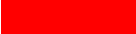














### 2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2023

I tabell 2.3 har vi gjort en sammenlikning mellom fylkene som viser hvilke fylker som har hatt den mest positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2023. For å utjevne statistiske tilfeldigheter har vi valgt å sammenlikne fireårsperiodene 2004-2007 og 2020-2023. Også her er det gjort en vurdering ved hjelp av en tredelt fargeskala. Denne er basert på hvordan man ligger an i forhold til en progresjon i samsvar med den nasjonale målkurven (dvs. 53 prosent reduksjon fra 2004-2007 til 2020-2023).



-  = Prosentvis reduksjon betydelig større enn i den nasjonale målkurven (over 58 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon omtrent som i den nasjonale målkurven (f.o.m 48 t.o.m 58 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon betydelig lavere enn i den nasjonale målkurven (under 48 prosent)

Tabell 2.3 - Sammenlikning av drepte og hardt skadde i 2004-2007 og 2020-2023.

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2007	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2020-2023	Prosentvis endring fra 2004-2007 til 2020-2023	Vurdering av utvikling
Østfold	63,5	32,00	-50 %	
Akershus	106,75	65,50	-39 %	
Oslo	73,25	59,75	-18 %	
Innlandet	155,75	84,75	-46 %	
Buskerud	74,75	38,25	-49 %	
Vestfold	53,00	35,75	-33 %	
Telemark	50,00	33,00	-34 %	
Agder	87,00	43,00	-51 %	
Rogaland	80,25	51,50	-36 %	
Vestland	139,00	86,25	-38 %	
Møre og Romsdal	70,00	31,25	-55 %	
Trøndelag	127,25	48,75	-62 %	
Nordland	54,00	41,50	-23 %	
Troms	45,50	21,00	-54 %	
Finnmark	20,00	13,00	-35 %	
Norge samlet	1200,00	685,25	-43 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	562,50	-53 %	

Tabellen viser at utviklingen går for sakte sett i forhold til regjeringens ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde. Dette gjelder både nasjonalt og i de fleste fylker. Unntakene er Østfold, Buskerud, Agder, Møre og Romsdal og Troms, der progresjonen er noenlunde i samsvar med målkurven, og i Trøndelag, som har hatt en svært god progresjon.

Imidlertid gir ikke en slik sammenlikning mellom de fire første og de fire siste årene i perioden et fullgodt bilde av utviklingen. Figurene i vedlegg 1 viser at enkelte fylker har hatt en positiv trend gjennom hele perioden. Dette gjelder spesielt Trøndelag, som samlet sett er det fylket som har hatt den mest positive utviklingen. Men også i Akershus, Buskerud og Møre og Romsdal har det vært en gjennomgående positiv utvikling. På den annen side er det en rekke fylker der det nå har vært en lengre periode uten noe klar progresjon. Dette gjelder Vestfold (2010), Telemark (2013), Agder (2011), Rogaland (2014), Vestland (2014), Nordland (2012), Troms (2014) og Finnmark (2012). Årstall i parentes viser når den positive utviklingen stoppet opp.

### 2.2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm

Tabell 2.4 viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder trafikantenes risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykm. Beregnet risiko er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2020-2023, og vises både for fylket samlet og spesifisert på henholdsvis riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Det er brukt tilsvarende fargeskala som i tabellene 2.2 og 2.3, der oransje fargekode er innenfor +/- 10 prosent i forhold til landsgjennomsnittet. Grønt betyr at risikoen i fylket er mer enn 10 prosent lavere enn landsgjennomsnittet og rødt at risikoen er mer enn 10 prosent høyere enn landsgjennomsnittet.

Tabell 2.4 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm fordelt på fylker og veikategori (basert på statistikk for årene 2020-2023).

Fylke	Alle veier		Riksveier		Fylkesveier		Kommunale veier	
	Drepte/hardt sk per mrd kjtkm <sup>A</sup>		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Østfold	10,2		6,9		15,6		5,7	
Akershus	10,8		5,0		24,0		7,8	
Oslo	15,3		6,3				38,1	
Innlandet	17,1		12,7		28,7		5,9	
Buskerud	14,0		16,8		14,6		5,5	
Vestfold	12,6		4,2		19,8		7,7	
Telemark	16,8		13,0		21,6		13,2	
Agder	14,4		13,9		20,1		6,2	
Rogaland	13,7		7,2		20,7		9,9	
Vestland	18,7		18,4		22,3		10,3	
Møre og Romsdal	12,6		9,4		17,6		7,8	
Trøndelag	10,1		8,8		13,4		6,7	
Nordland	21,9		28,6		19,7		11,6	
Troms	13,5		17,8		11,7		8,3	
Finnmark	18,8		19,2		22,4		12,7	
Norge samlet	14,1		10,8		19,8		11,3	

<sup>A</sup> Gjelder samlet for riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veier som er åpne for allmenn trafikk. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veier i beregningen av risiko per mrd. kjøretøykm.

Tabellen viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykm er lavest i Østfold, Akershus og Trøndelag, mens Nordland skiller seg ut med klart høyest risiko.

Dersom vi ser på riksveinettet isolert, er risikoen lavest i Vestfold, etterfulgt av Akershus, Oslo og Østfold, mens den er klart høyest i Nordland. Fylkene med lav risiko på riksveinettet sammenfaller med fylkene som har høyest andel av trafikkarbeidet på møtefrie veier.

På fylkesveinettet har Troms og Trøndelag lavest risiko, mens Innlandet har klart høyest risiko.

Resultatene for det kommunale veinettet er beheftet med atskillig større usikkerhet enn for riksveier og fylkesveier. Dette skyldes for det første at grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet på det kommunale veinettet er mangelfullt. I tillegg er antall drepte og hardt skadde lavt, og statistiske tilfeldigheter vil kunne gjøre betydelige utslag. Men selv om det tas hensyn til denne usikkerheten er det likevel liten tvil om at risikoen er langt høyere på det kommunale veinettet i Oslo enn på kommunale veier i andre fylker. Mens det samlet for hele det kommunale veinettet er 11,3 drepte og

hardt skadde per mrd. kjøretøykm (jf. tabell 2.4), er risikoen nede i 8,0 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykm dersom vi begrenser oss til kommunale veier utenom Oslo.

#### 2.2.4 Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere

Det er også gjort en beregning av antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i de ulike fylkene. Resultatene er vist i tabell 2.5 som gjennomsnittstall for årene 2020-2023.

Det er særlig fire forhold som påvirker resultatet:

- Transportmiddelfordelingen (jf. at ulike trafikantgrupper har til dels svært ulik risiko).
- Den sikkerhetsmessige standarden på veinettet.
- Omfanget av innbyggernes veitransport i eget fylke.
- Omfanget av veitransport i fylket som utføres av personer som ikke er hjemmehørende i fylket.

Tabell 2.5 viser at Oslo og Akershus har best resultat, mens Telemark og Innlandet ligger nederst på rangeringen. Generelt er det færre drepte og hardt skadde i forhold til folketallet i urbane strøk enn i områder med mer spredt bebyggelse. Dette vises enda tydeligere i tabell 2.7 i kapittel 2.3, som viser antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i de ni største byområdene. Tallene er jevnt over betydelig lavere om vi begrenser oss til byområder (tabell 2.7) enn om vi tar med hele fylket (tabell 2.5).

Vi ser at resultatet for Innlandet er betydelig dårligere enn for andre fylker. Dette skyldes særlig to forhold. For det første ser vi av tabell 2.4 at Innlandet har klart høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykm på fylkesveinettet. Men den viktigste årsaken er trolig at fylket har mye gjennomgangstrafikk, og at samlet antall kjøretøykm i Innlandet derfor er betydelig høyere enn det fylkets innbyggere selv står for.

Tabell 2.5 - Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte fylket (gjennomsnittstall for årene 2020-2023).

Rangering	Fylke	Drepte/hardt skadde per 100 000 innbyggere
1	Oslo	8,5
2	Akershus	9,3
3	Trøndelag	10,3
4	Rogaland	10,6
5	Østfold	10,6
6	Møre og Romsdal	11,7
7	Troms	12,5
8	Vestland	13,5
9	Agder	13,8
10	Vestfold	14,3
11	Buskerud	14,7
12	Nordland	17,2
13	Finnmark	17,4
14	Telemark	19,1
15	Innlandet	22,8
<b>Samlet resultat for Norge</b>		<b>12,6</b>

## 2.3 Utvikling i de største byområdene

Ved behandling av *Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk* ble det besluttet at det skulle legges til grunn et *nullvekstmål* for persontransport med bil i de største byområdene. Nullvekstmålets innhold og ordlyd har vært gjenstand for politiske diskusjoner. Gjeldende ordlyd framgår av *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».*

Byområdene det her er snakk om er områdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Dette gjelder Osloområdet (Oslo og tidligere Akershus fylke (med avgrensing fra før 2020)), Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland og Tromsø. Disse byområdene omtales i det følgende som «*storbyområdene*».

Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2021 og 2022 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er mer enn ti ganger høyere for syklister og mer enn fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med førere og passasjerer i bil<sup>11</sup>. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underreportering av skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken (se nærmere omtale i kapittel 3.7.5).

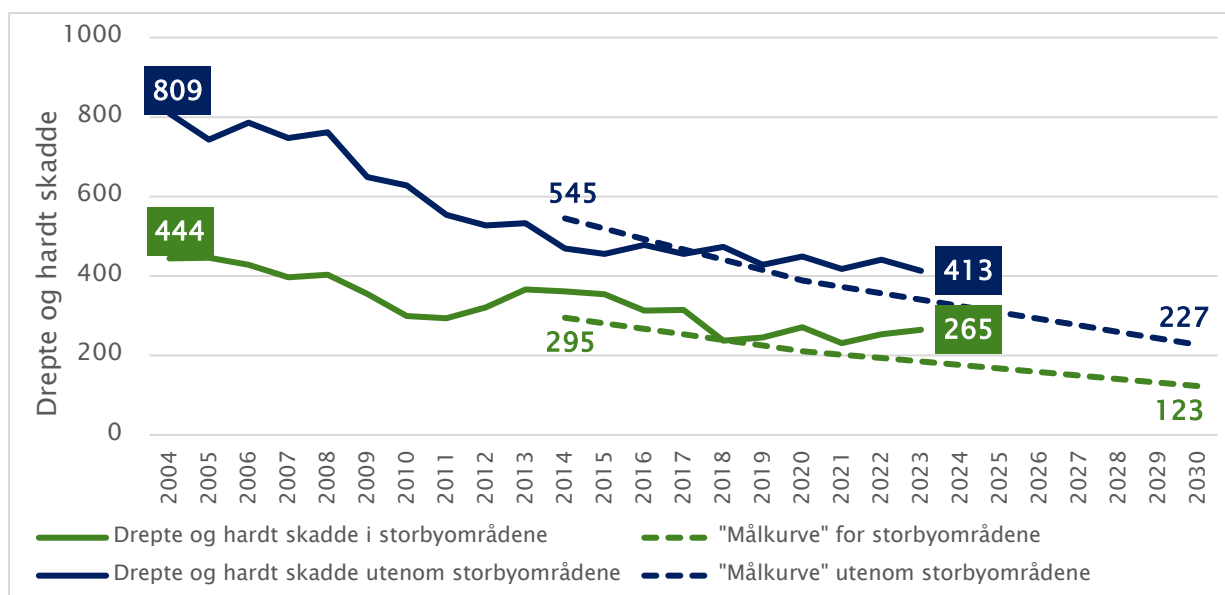
I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* vises det til at det i byvekstavtalene over tid har vært en ambisjon at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere. Det er viktig å følge utviklingen sett opp mot denne ambisjonen, og dette er derfor en naturlig del av de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.

Figur 2.17 tar utgangspunkt i figur 2.1 i kapittel 2.1.2, og viser en oppsplitting av ulykkesituasjonen på henholdsvis innenfor og utenfor storbyområdene (dvs. de ni byområdene som omfattes av nullvekstmålet<sup>12</sup>). I tillegg vises tentative målkurver gitt at det skal være samme progresjon henholdsvis innenfor og utenfor storbyområdene som i den nasjonale målkurven<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> TØI rapport 2012/2024 Risiko i veitrafikken 2021/22.

<sup>12</sup> Følgende byområder inngår: **(1) Nedre Glomma** – Kommunene Sarpsborg og Fredrikstad, **(2) Osloområdet** – Oslo + alle kommunene i det som var Akershus fylke før 1/1-2020, **(3) Buskerudbyen** – Kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg, **(4) Grenland** – Kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan, **(5) Kristiansandsområdet** – Kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, **(6) Nord-Jæren** – Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, **(7) Bergensområdet** – Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, **(8) Trondheimsområdet** – Kommunene Trondheim Malvik, Melhus, Stjørdal, Skaun og Orkland **(9) Tromsø** – Tromsø kommune.

<sup>13</sup> Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde i 2014, 2020 og 2030 er angitt med henholdsvis 7, 34 og 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i storbyområdene i perioden 2009-2012 (jf. innledende tekst til vedlegg 1).

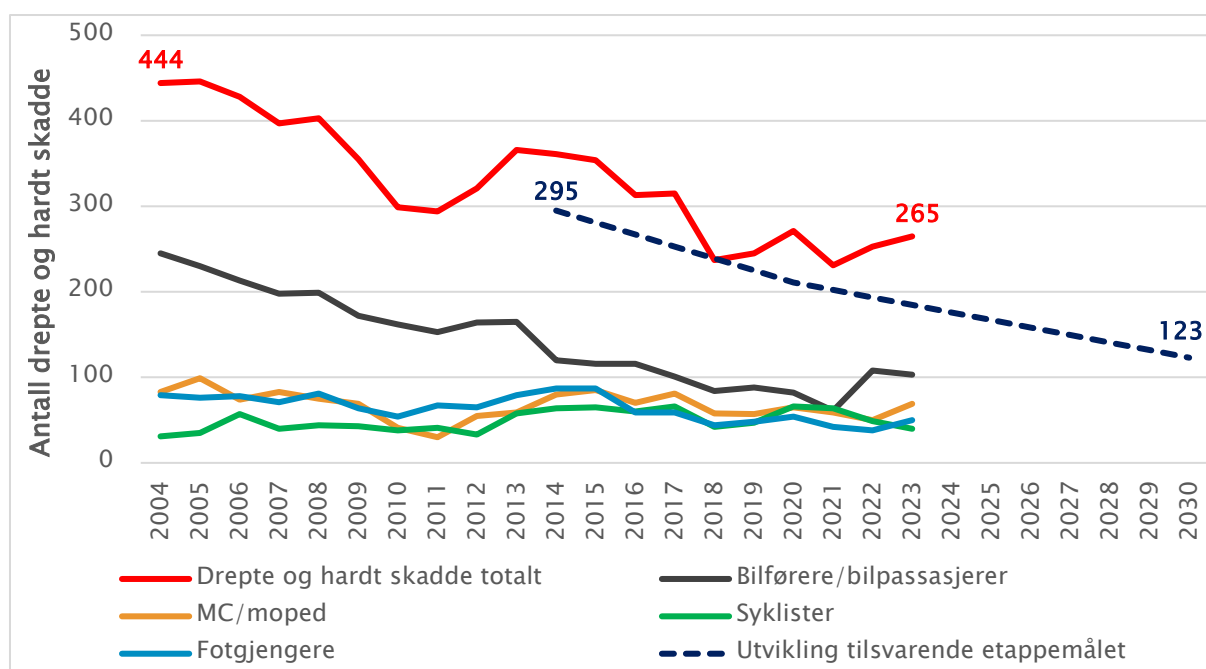


Figur 2.17 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på innenfor og utenfor storbyområdene, samt kurver som viser en progresjon på linje med den nasjonale målkurven i Nasjonal transportplan<sup>14</sup>.

Resultatene for årene 2014 til 2017 viser at storbyområdene (grønn kurve i figur 2.17) var klart på etterskudd i forhold til en slik tentativ målkurve, mens vi for utviklingen utenfor storbyområdene lå på rett side av kurven. Fra 2018 er dette bildet endret, og det er ikke lenger grunnlag for å si at utviklingen i antall drepte og hardt skadde er dårligere i storbyområdene sammenliknet med øvrige deler av landet. Imidlertid bemerkes at det de to siste årene har vært en økning i antall drepte og hardt skadde i storbyområdene. Resultatet for 2023 viser at det var 80 (43 prosent) flere drepte og hardt skadde i storbyområdene enn et resultat i samsvar med «målkurven». Tilsvarende var det 73 (21 prosent) flere drepte og hardt skadde utenfor storbyområdene enn et resultat i samsvar med «målkurven».

I figur 2.18 er det gjort en oppsplitting av utviklingen i de ni storbyområdene på trafikantgrupper. Vi ser at det etter 2004 har vært betydelige endringer i ulykkesbildet. Dette gjelder særlig forholdet mellom drepte og hardt skadde i bil og på sykkel. I 2004 var det i storbyområdene åtte ganger så mange drepte og hardt skadde i bil sammenliknet med på sykkel, mens det i 2021 var omtrent like mange som ble drept eller hardt skadd på sykkel som i bil. I 2022 og 2023 er denne trenden brutt. Antall drepte og hardt skadde syklister er redusert, både i 2022 og i 2023, og antall drepte og hardt skadde i bil er markant høyere enn i 2021.

<sup>14</sup> Sammenliknet med tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* har vi i figur 2.17 valgt også å ta med drepte og hardt skadde i kommunene Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland fra Kristiansandsområdet og kommunene Skaun og Orkland fra Trondheimområdet, da disse kommunene nå inngår i de respektive storbyområders byvekstavtaler.



Figur 2.18 - Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene – Samlet og fordelt på trafikantgrupper<sup>15</sup>.

I vedlegg 2 er det vist tilsvarende grafer for det enkelte storbyområde.

I tabell 2.6 er det gjort en sammenlikning mellom utviklingen i de ni storbyområdene og i landet for øvrig. Sammenlikningen gjelder gjennomsnittstall for fireårsperiodene 2004-2007 og 2020-2023. Hovedkonklusjonen vi kan trekke ut av tabellen er at vi har hatt om lag den samme prosentvise reduksjonen i drepte og hardt skadde i storbyområdene som i landet for øvrig. Imidlertid er det betydelige forskjeller dersom vi ser på den enkelte trafikantgruppe, og det er spesielt utviklingen blant syklister som er ulik.

Det var 34 prosent flere drepte og hardt skadde syklister i storbyområdene i perioden 2020-2023 sammenliknet med perioden 2004-2007, mens det i landet for øvrig var en reduksjon på 10 prosent. Utviklingen i storbyområdene skyldes trolig to forhold. For det første at omfanget av sykling i storbyene har økt, og for det andre at begrepet «syklister» i tabellen også omfatter drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

Også når det gjelder fotgjengere er utviklingen bedre utenfor enn innenfor storbyområdene. Imidlertid har det her vært en betydelig reduksjon, også innenfor storbyområdene.

<sup>15</sup> Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs. buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje i figuren. Videre gjøres oppmerksom på at storbyområdene Kristiansand og Trondheim er utvidet sammenliknet med det som er grunnlaget for tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* (se fotnote til figur 2.17).

Tabell 2.6 - Utvikling i drepte og hardt skadde i de ni største byområdene sammenliknet med landet for øvrig.

	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2020–2023	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2020–2023	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde <b>totalt</b>	428,75	255,00	– 41 %	771,25	430,25	– 44 %
Antall drepte og hardt skadde <b>bilførere/bilpassasjerer</b>	221,50	88,50	– 60 %	517,25	239,75	– 54 %
Antall drepte og hardt skadde <b>syklister<sup>A</sup></b>	40,75	54,75	+ 34 %	31,25	28,25	– 10 %
Antall drepte og hardt skadde <b>fotgjengere</b>	76,00	46,00	– 39 %	70,25	29,75	– 58 %
Antall drepte og hardt skadde på <b>MC/moped</b>	84,75	60,75	– 28 %	128,00	112,50	– 12 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor <b>øvrige trafikantgrupper</b>	5,75	5,00	–	24,50	20,00	–

<sup>A</sup> Omfatter også drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

I tabell 2.7 er det vist en rangering mellom byområdene med hensyn til antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere. Tallene er gjennomsnittstall for årene 2020-2023. Klart best er Tromsø med 3,6 drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere, og klart dårligst Grenland med 15,7 drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere. Dette er de to minste av de ni byområdene, og selv om vi opererer med gjennomsnittstall for fire år, vil resultatene for disse byområdene i vesentlig grad være preget av statistiske tilfeldigheter. Blant de øvrige syv byområdene er resultatet relativt jevnt – fra 7,2 til 9,1 drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.

Tabell 2.7 - Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte storbyområdet (gjennomsnittstall for årene 2020-2023).

Rangering	Byområde	Drepte/hardt skadde per 100 000 innbyggere
1	Tromsø	3,6
2	Kristiansandsområdet	7,2
3	Trondheimsområdet	7,3
4	Nord Jæren	7,6
5	Buskerudbyen	7,9
6	Osloområdet	8,9
7	Nedre Glomma	9,0
8	Bergensområdet	9,1
9	Grenland	15,7

Samlet for hele landet var det for årene 2020-2023 i gjennomsnitt **12,6** drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere (jf. tabell 2.5 i kapittel 2.2.4). Dersom vi avgrensner oss til de ni storbyområdene blir resultatet **8,6**, mens gjennomsnittet for de øvrige deler av landet er **17,5**.

Denne måten å regne på gir med andre ord gjennomgående bedre resultater for urbane områder enn for distriktene, til tross for relativt sett største utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for gående og syklende i byområder. Dette skyldes flere forhold:

- Andelen av trafikkarbeidet som foregår på veier med lave fartsgrenser er størst i urbane strøk. Det er få drepte og hardt skadde i bil på slike veier.
- En ikke uvesentlig andel av trafikkarbeidet på høyhastighetsveier i og rundt de største byene foregår på møtefrie veier.
- Mange steder i distriktene dominerer fjerntrafikken, hvilket betyr at trafikkarbeidet er langt høyere enn det befolkningen skulle tilsi.



*Tre nye byområder med framforhandlet byveksttaltale:*

*Øverst til venstre - Fredrikstadbrua i Nedre Glomma, foto Sigurd Løtveit, Statens vegvesen*

*Øverst til høyre - Torvet ved Kristiansand domkirke, foto Knut Opeide, Statens vegvesen*

*Nederst: Tromsø sentrum og Tromsdalen, foto Knut Opeide, Statens vegvesen*



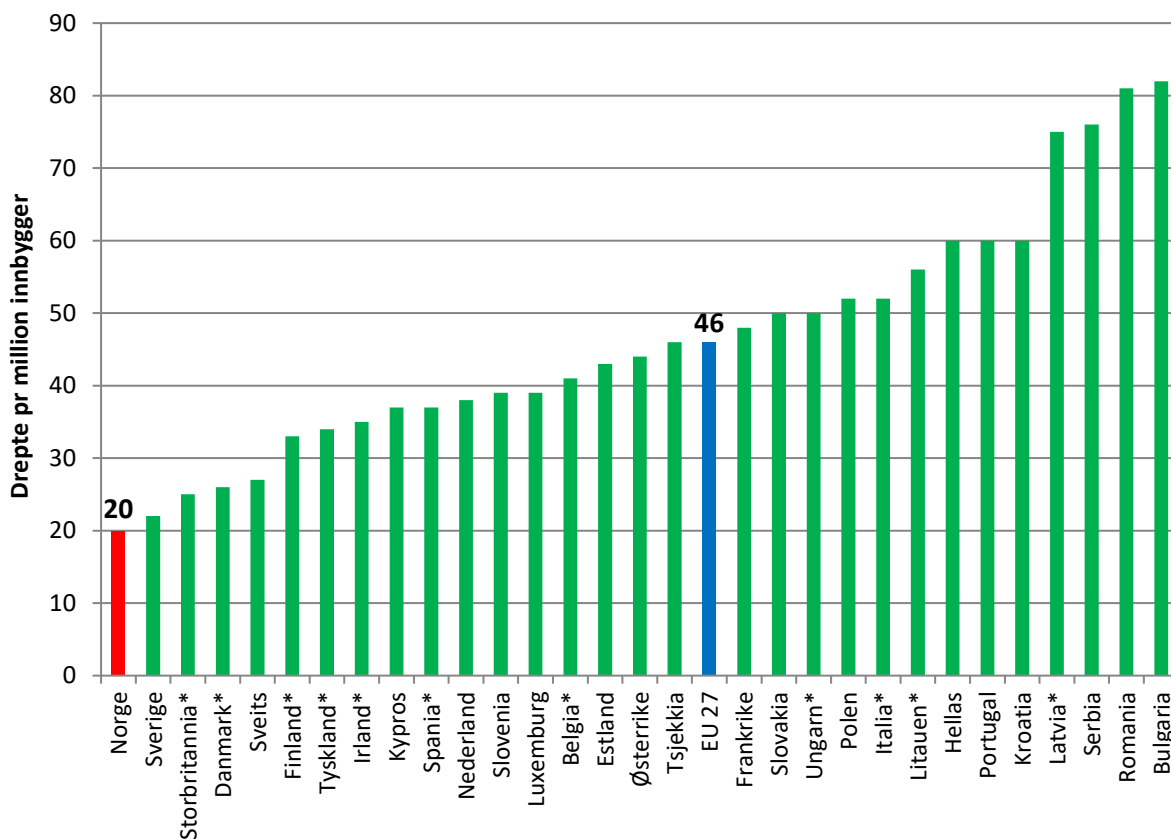
## 2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

### Europeisk utvikling

Figur 2.19 viser antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2023<sup>16</sup>. Figuren viser at Norge har færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet, tett fulgt av Sverige, og deretter Storbritannia, Danmark, Sveits og Finland. Det er med andre ord stor dominans fra de nordiske landene. Dårligst resultat har Romania og Bulgaria, med fire ganger flere drepte per mill. innbyggere enn Norge.

Dersom vi avgrenser oss til land med mer enn 0,5 mill. innbyggere, er 2023 det niende året på rad at Norge er landet i Europa med færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Island hadde et bedre resultat enn Norge i 2019, men med i underkant av 0,4 mill. innbyggere vil statistiske tilfeldigheter medføre store prosentvise svingninger i antall drepte fra år til år. Vi har derfor valgt ikke å ta med land med under 0,5 mill. innbyggere i figur 2.19.

I 2023 hadde Norge 20 drepte per million innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 46<sup>17</sup>.



\* Basert på foreløpig antall drepte i 2023.

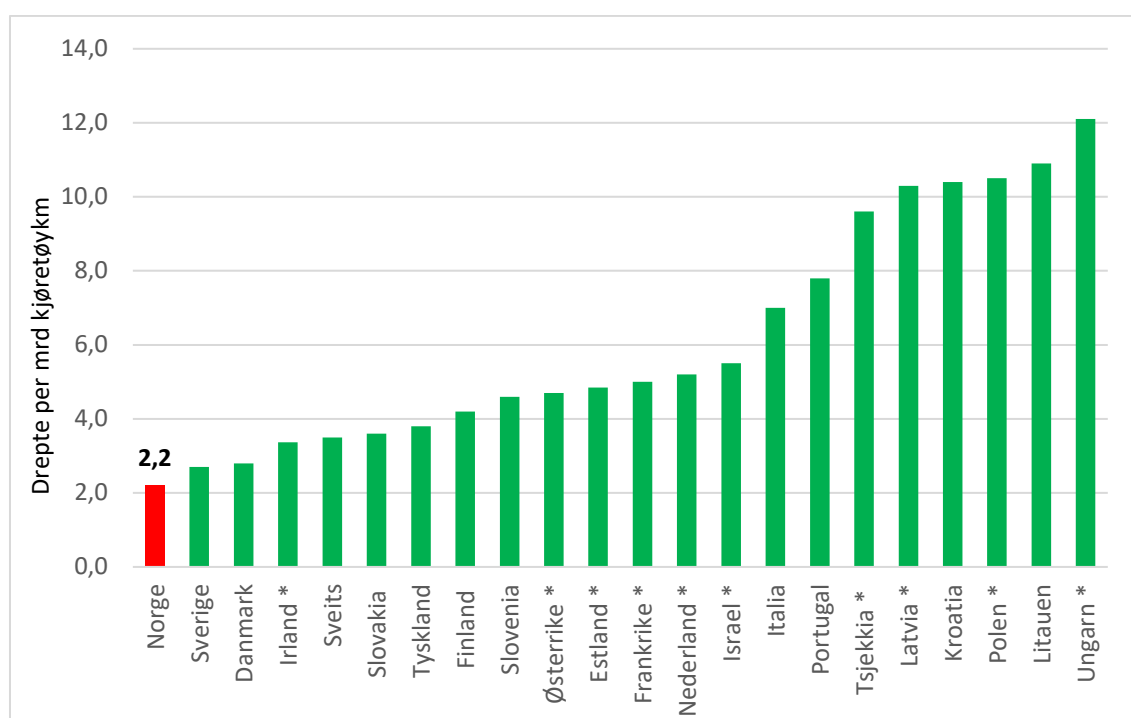
Figur 2.19 - Antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i 2023 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land (statistikk fra European Transport Safety Council - ETSC).

<sup>16</sup> Statistikk hentet fra rapporten *Ranking EU progress on road safety – 18<sup>th</sup> Road Safety Performance INDEX Report, june 2024* (ETSC - European Transport Safety Council).

<sup>17</sup> Gjelder de 27 EU-landene (Storbritannia ikke inkludert).

Mange europeiske land oppgir data for trafikkarbeid, hvilket gir grunnlag for en sammenlikning av risiko i form av antall drepte per mrd kjøretøykm. Figur 2.20 viser risiko basert på gjennomsnittet for en treårsperiode, med tall hentet fra ETSC sin årlige rapport. Norge skiller seg også positivt ut på denne statistikken, etterfulgt av Sverige og Danmark. I perioden 2021-2023 var det i Norge 2,2 drepte per mrd kjøretøykm, mot 2,7 i Sverige og 2,8 i Danmark. I de landene som ligger dårligst an er risikoen for å bli drept per kjørte km rundt fem ganger høyere enn i Norge.

Blant landene i figur 2.20 finner vi 19 av EU sine 27 medlemsland. Dersom vi kun ser på disse landene er resultatet for EU 5,7 drepte per mrd. kjøretøykm. Det reelle tallet ligger sannsynligvis noe høyere, i og med at ingen av de to EU-landene med flest drepte per mill. innbyggere (Bulgaria og Romania, jf. figur 2.19) inngår blant de 19 EU-landene som har oppgitt tall for trafikkarbeid.



\* Basert på data for perioden 2020–2022

Der ikke noe annet er oppgitt er grunnlaget data for treårsperioden 2021–2023.

Figur 2.20 – Antall drepte i veitrafikken per mrd kjtkm basert på gjennomsnitt for en treårsperiode (statistikk fra European Transport Safety Council - ETSC).

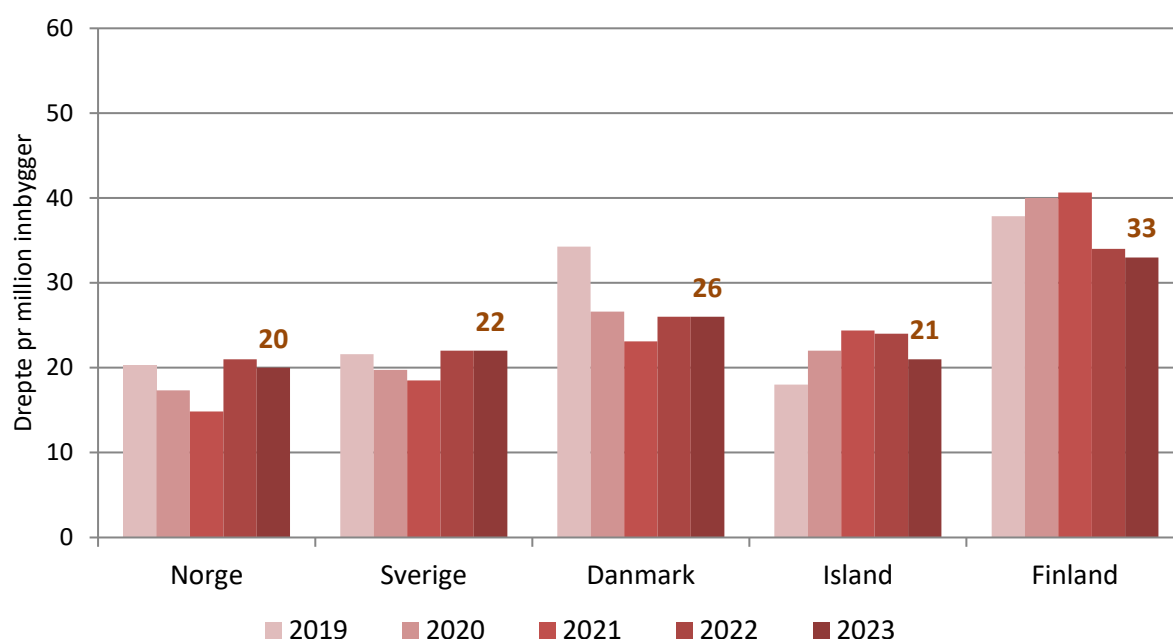
EU har satt som mål at antall drepte i veitrafikken skal halveres innen 2030 sammenliknet med 2019, som var siste året før koronapandemien. Totalt 20 418 personer mistet livet i veitrafikken i EU-landene i 2023, hvilket er 1 prosent færre enn i 2022, og en nedgang på 10 prosent sammenliknet med referanseåret 2019. En progresjon i samsvar med EU sitt halveringsmål tilsier at reduksjonen fra 2019 til 2023 burde ligget på 22 prosent.

I 2018 ble EU sitt mål for reduksjon i drepte supplert med et mål for reduksjon i antall hardt skadde – at antall hardt skadde skal halveres i perioden 2020-2030. Imidlertid er oppfølging av dette komplekst, som følge av at landene legger ulik definisjon til grunn for begrepet «hardt skadd». Intensjonen er at oppfølging på sikt skal skje ved hjelp av en felles medisinsk definisjon, der *hardt*

skadd = MAIS 3+<sup>18</sup>. I 2019 antas at det i de 27 EU-landene var til sammen 110 000 personer som ble skadd i veitrafikkulykker med en skadegrad i samsvar med MAIS 3+.

### Nordisk utvikling

Utviklingen i våre naboland i Norden er av spesiell interesse. Figur 2.21 viser utviklingen i antall drepte per million innbyggere i de nordiske landene de siste fem årene.



Figur 2.21 – Utvikling i antall drepte i veitrafikken per mill. innbyggere i de nordiske landene i perioden 2019-2023 (statistikk hovedsakelig fra European Transport Safety Council – ETSC).

Vi ser at både Norge, Sverige og Danmark hadde relativt gode resultater i koronaårene 2020 og 2021, men at antall drepte per million innbygger har vært noe høyere i 2022 og 2023. I Finland førte ikke koronapandemien til nedgang i antall omkomne i veitrafikken. Imidlertid hadde de en markant reduksjon fra 2021 til 2022 og en ytterligere reduksjon fra 2022 til 2023. Island har hatt stabilt gode resultater de senere årene, varierende fra seks drepte i 2019 til ni drepte i 2021 og 2022. Dette plasserer Island blant de aller beste landene i Europa målt i antall drepte per million innbyggere, på nivå med Norge og Sverige.

<sup>18</sup> (AIS) er et numerisk, anatomisk system, der man angir en score for skade som har oppstått som følge av ulykke (eller andre hendelser). Det gis en score fra 1 (lett skade) til 6 (potensielt dødelig skade), basert på en sammenstilling av all dokumentasjon fra innleggelse på sykehus, røntgenbeskrivelser og eventuelle obduksjonsrapporter. Overlevende med score fra og med 3 på AIS angis som hardt skadde. For pasienter med multiple skader, brukes betegnelsen MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) til å angi skaden med høyest AIS. MAIS3+ angir dermed pasienter med en AIS score på 3 eller høyere for den mest alvorlige skaden.

### 3. Tilstandsutviklingen

I dette kapitlet er det gitt en gjennomgang av tilstandsutviklingen innenfor områder der vi vet at endringer har betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Omtalen dekker indikatorene som er lagt til grunn for fastsettelse av tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. I tiltaksplanen er det totalt 15 innsatsområder, og det er knyttet tallfestede tilstandsmål til 11 av disse. I det etterfølgende er hvert av disse 11 innsatsområdene omtalt som eget delkapittel, og med en rekkefølge som følger disposisjonen i tiltaksplanen.

Det er to kategorier av indikatorer:

- Indikatorer der det er satt mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen **målindikatorer**, og det er de som har hovedfokus når vi vurderer om tilstanden går i ønsket retning.
- Indikatorer som brukes for å synliggjøre en utvikling, men der det ikke settes mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen **utdypende indikatorer**, og dreier seg i stor grad om en underoppdeling/detaljering av målindikatorene.

Oppfølging av indikatorene er basert på data fra en rekke ulike kilder. Dette gjelder blant annet fartsmålinger, kontrollstatistikk, ulykkesstatistikk, statistikk fra Ulykkesanalysegruppen (UAG), reisevane-data, årsrapportering for gjennomføring av fysiske tiltak og tilstandsundersøkelser gjennomført ved observasjon. Foruten Statens vegvesen er det innhentet data fra fylkeskommunene, Trygg Trafikk, Nye Veier og politiet.

Det har dessverre ikke vært mulig å slutføre UAG sin oppsummering av dødsulykkene i 2023 tidsnok til at resultatene kan inngå i denne rapporten. Der UAG omtales gjelder det derfor data til og med 2022.

## 3.1 Fart

### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

#### *Tilstandsmål/måлиндikator*

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (M.1.1).

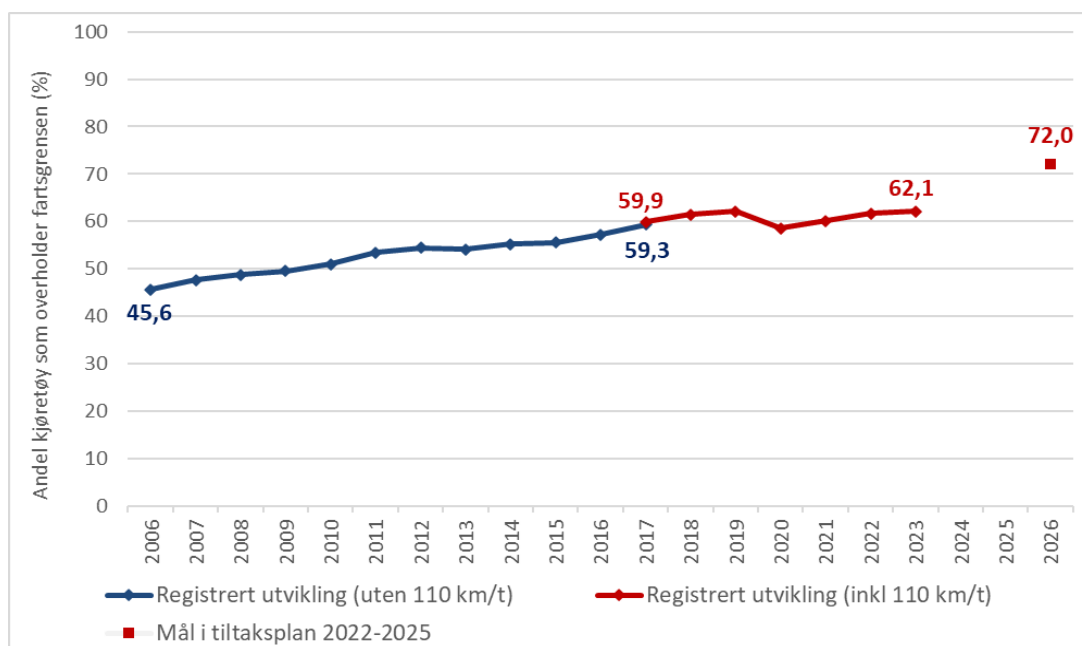
#### *Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensnivåer (fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t, 80 km/t, 100 km/t og 110 km/t) (U.1.1).
- Andel av kjøretøyene med fart mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen (U.1.2).
- Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor (U.1.3).

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sine fartsregistreringer

Fartsutviklingen knyttet til indikatorene M.1.1, U.1.1 og U.1.2 måles av Statens vegvesen gjennom kontinuerlige registreringer hele året fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år, og fartsvalget her skal i all hovedsak ikke være påvirket av veiens kurvatur, aktivitet på veiens sidearealer eller køproblemer. Utvalget omfatter målepunkter både på riksveier og fylkesveier, og alle deler av landet er representert. Registreringene omfatter både tunge og lette biler, men ikke motorsykkel og moped. Videre omfatter registreringene målepunkt innenfor alle fartsgrensnivåer fra og med 50 km/t. Det er foretatt en vekting, der overholdelse av fartsgrenser innenfor de ulike fartsgrensnivåene er gitt en vekt tilsvarende andelen av trafikkarbeid som foregår på vei med denne fartsgrensen.

Figur 3.1 viser utvikling i andel førere som overholder fartsgrensen i perioden 2006-2023. I tillegg vises mål for fartsgrenseoverholdelse i 2026, som ble fastsatt i tiltaksplanen for 2022-2025 (jf. indikator M.1.1).



Figur 3.1 - Overholdelse av fartsgrensene – Registrert tilstand og mål.

Figur 3.1 viser at det fram til 2019 var en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent overholdelse i 2019. Imidlertid var resultatet fra det første året i koronapandemien, 2020, et klart brudd på denne trenden. Etter det har det vært en svak økning, og overholdelsen er nå igjen oppe på samme nivå som året før koronapandemien. Vi registrerer likevel at dette er hele 9,9 prosentpoeng lavere enn det som er målsettingen for 2026, noe som kan bli svært krevende å nå.

En sammenlikning mellom figur 3.1 og figur 2.1 (kapittel 2.1.2) illustrerer den nære sammenhengen mellom overholdelse av fartsgrensen og omfanget av alvorlige ulykker. Hovedbildet er at vi etter 2006 har hatt en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde og i samme periode en betydelig økt overholdelse av fartsgrensene. Men figur 2.1 viser at reduksjonen i drepte og hardt skadde stoppet midlertidig opp i 2012 og 2013. Figur 3.1 viser at det de samme årene også var en utflating i kurven for overholdelse av fartsgrensen. Videre ser vi at vi hvert av årene fra 2013 til 2019 hadde en reduksjon i antall drepte og hardt skadde og at vi de samme årene hadde økt overholdelse av fartsgrensene. I enkeltåret 2020 var det omvendt – antall drepte og hardt skadde økte og overholdelsen av fartsgrenser ble redusert. Etter 2020 har ikke sammenhengen like klar, men vi registrerer at reduksjonen i antall drepte og hardt skadde har stoppet opp, samtidig med at økningen i overholdelsen av fartsgrenser går saktere enn før koronapandemien.

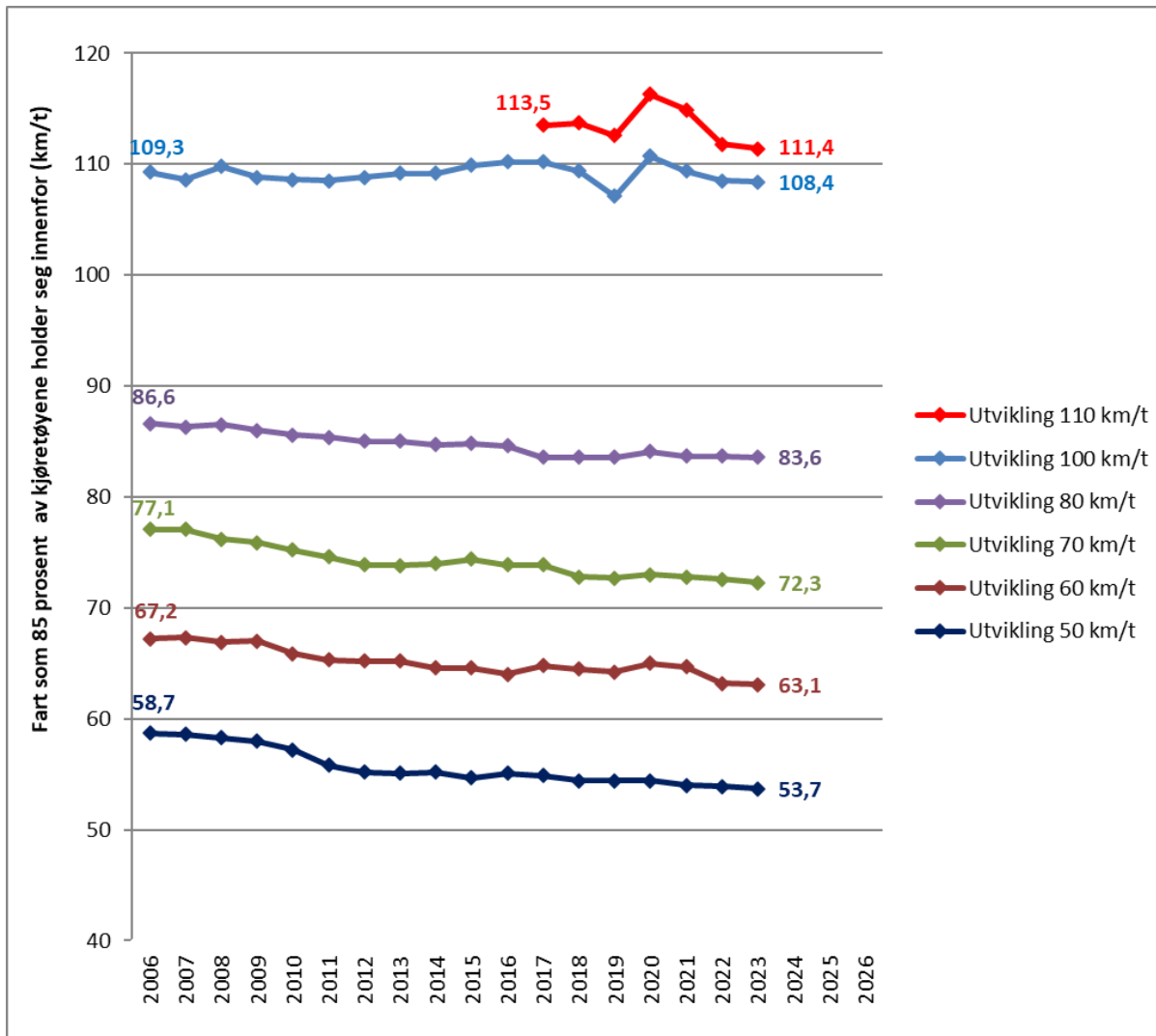
Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014, og det er derfor ingen av registreringspunktene i det opprinnelige utvalget fra 2006 som har denne fartsgrensen. Den blå kurven i figur 3.1 innebefatter derfor ikke fartsgrense 110 km/t. Fra og med 2017 er det også tatt med «nye» målepunkter med fartsgrense 110 km/t. I disse punktene er det relativt høy overholdelse av fartsgrensen, og det påvirker det samlede resultatet for landet. I 2023 var overholdelsen 61,6 prosent dersom fartsgrense 110 km/t ikke regnes med og 62,1 prosent dersom fartsgrense 110 km/t inkluderes.

Innenfor alle fartsgrensenivåer som inngår i registreringene (dvs. f.o.m 50 km/t), overholder over halvparten av førerne fartsgrensen. I 2023 var overholdelsen lavest på flerfeltsveier med fartsgrense 90 km/t (50,3 prosent) og høyest på veier med fartsgrense 110 km/t (70,7 prosent) og på tofeltsveier med fartsgrense 90 km/t (73,5 prosent). Alle fartsgrensenivåer har gjennomsnittsfart mellom 1 og 5 km/t under fartsgrensen, med unntak for fartsgrense 110 km/t der gjennomsnittsfarten er hele 9 km/t lavere enn fartsgrensen.

For trafiksikkerhetsarbeidet er det særlig viktig å få ned omfanget av klare fartsgrenseovertridelser. En indikasjon på utviklingen er gitt i figur 3.2, som viser utvikling i hastigheten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor, fordelt på ulike fartsgrensenivåer<sup>19</sup> (jf. indikator U.1.1).

---

<sup>19</sup> Fartsgrensene 30 km/t og 40 km/t er ikke med i figuren da de ikke inngår i grunnlaget for tilstandsmålet. Fartsgrense 90 km/t er også utelatt. Dette fordi det er få registreringspunkter med denne fartsgrensen, hvilket betyr at vi kan få uforholdsmessig store svingninger fra år til år, uten at det nødvendigvis gir et godt bilde av den reelle fartsutviklingen.



Figur 3.2 – Utvikling i fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer.

Figuren viser at det etter 2006 har vært en positiv utvikling for fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t, dvs. at farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor kommer stadig nærmere fartsgrensen. Det er likevel en tendens til at utviklingen gikk raskere i begynnelsen av perioden, sammenliknet med de senere årene. Fra 2022 til 2023 var det en liten forbedring innenfor alle fartsgrensenivåene.

For fartsgrensene 100 km/t og 110 km/t er den langsiktige trenden mer uklar. De tre siste årene er farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor redusert, men dette kommer etter en kraftig økning fra 2019 til 2020.

Risikoen øker kraftig med økende overskridelse av fartsgrensen, og det er derfor viktig å følge med på hvordan andelen som kjører «mye» over fartsgrensen utvikler seg. I tabell 3.1 vises de seks siste årenes utvikling i andelen som kjører henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen (jf. indikator U.1.2). I og med at vi kun har fulgt denne indikatoren i seks år skal vi være forsiktige med å legge for mye i en tolkning av utviklingen. Det er likevel verdt å merke seg at andelen som overskred fartsgrensen med henholdsvis 10, og 20 og 30 km/t var klart lavere i 2022 og 2023 enn under koronaårene 2020 og 2021. Videre merker vi oss at andelen grove overtredelser er noe lavere i 2023 enn i 2022.

Tabell 3.1 – Andel som kjører over fartsgrensen og med overskridelse på mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t<sup>A</sup>.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Over fartsgrensen	38,5 %	37,9 %	41,4 %	39,9 %	38,3 %	37,9 %
Mer enn 10 km/t over fartsgrensen	5,93 %	8,63 %	7,13 %	7,02 %	5,83 %	5,50 %
Mer enn 20 km/t over fartsgrensen	0,95 %	1,46 %	1,22 %	1,19 %	0,94 %	0,93 %
Mer enn 30 km/t over fartsgrensen	0,24 %	0,32 %	0,25 %	0,25 %	0,21 %	0,19 %

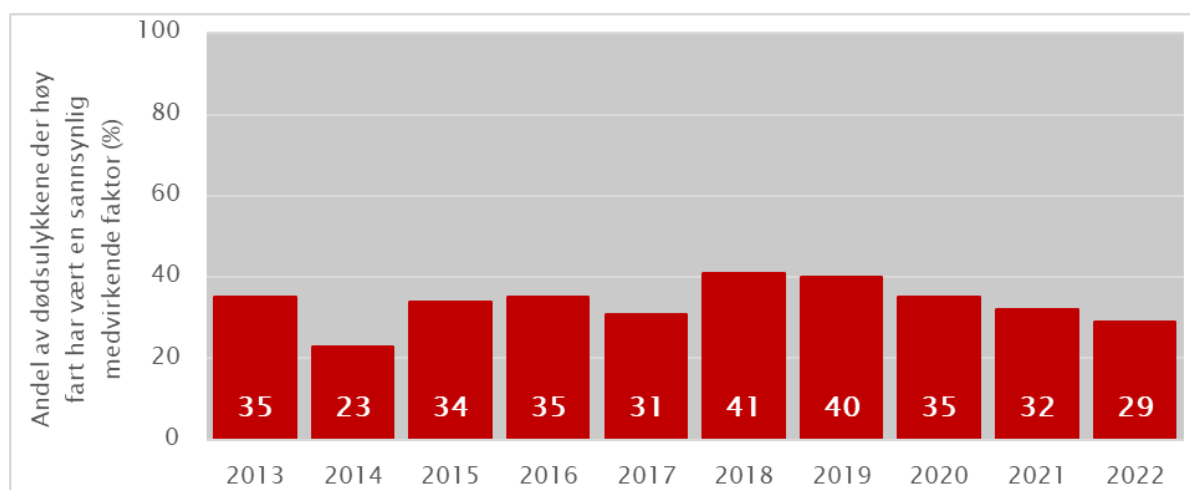
<sup>A</sup> Beregnet andel av trafikkarbeidet som pågår på veier med fartsgrense  $\geq 50$  km/t

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet av fartsutviklingen. Figur 3.3 viser utviklingen i tiårsperioden 2013-2022 når det gjelder andelen av dødsulykker der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (jf. indikator U.1.3). Dessverre foreligger ikke UAG sin oppsummering av dødsulykkene i 2023 tidsnok til at de kan inkluderes i figuren.

UAG oppgir at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor i 30 av de 105 dødsulykkene i 2022 (dvs. i 29 prosent av dødsulykkene). Av disse var 11 med fart «godt over fartsgrensen», dvs. med fart anslått til over beslagsgrensen for førerkort. 15 av de 30 dødsulykkene med høy fart som sannsynlig medvirkende faktor var utforkjøringsulykker.

Som et gjennomsnitt for tiårsperioden 2013-2022 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 33 prosent av dødsulykkene. Figur 3.3 viser at andelen har gått ned hvert år etter 2018.



Figur 3.3 - Utvikling i andel (prosent) av dødsulykkene der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG).



## 3.2 Rus

### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

#### *Tilstandsmål/målintikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (M.2.1).
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (M.2.2).

#### *Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Resultat fra politiets veikantundersøkelse for alkoholpåvirket kjøring (U.2.1).
- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak (U.2.2).

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra veikantundersøkelser utført av Oslo universitetssykehus (OUS)

Målintikatorerne for omfang av kjøring under påvirkning av alkohol (indikator M.2.1) og narkotika (indikator M.2.2) er knyttet til gjennomføring av OUS sine veikantundersøkelser<sup>20</sup>, der resultatene er basert på analyse av spyttprøver. Dette er undersøkelser der utvelgelsen av førere er tilfeldig, og der prøvene behandles anonymt. Slike veikantundersøkelser er svært ressurskrevende, og det må derfor påregnes at det vil gå mange år mellom hver gang det gjennomføres en ny undersøkelse. Ved fastsettelse av tilstandsmål ble det lagt til grunn at det skal gjennomføres en ny veikantundersøkelse innen 2026, og at denne gjennomføres på en måte som gir sammenliknbare resultater med de foregående undersøkelsene fra 2008/2009 og 2016/2017<sup>21</sup> (se resultater i tabell 3.2). Gjennomføring av ny veikantundersøkelse inngår som tiltak nr. 20 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tabell 3.2 - Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres av førere påvirket av rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere.

	Veikantundersøkelsen 2008/2009	Veikantundersøkelsen 2016/2017
Alkohol	0,2 %	0,2 %
Narkotika	0,8 %	0,7 %
Trafikkfarlige legemidler	1,5 %	1,1 %

Sammenlikningen mellom de to veikantundersøkelsene viser at omfanget av kjøring under påvirkning av alkohol er omtrent uforandret, mens bruken av narkotika og trafikkfarlige legemidler er noe lavere enn i 2008/2009. Når det gjelder bruken av potensielt trafikkfarlige legemidler er det å bemerke at de fleste som bruker disse sannsynligvis gjør det i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at langt færre enn 1,1 prosent kjører ulovlig under

<sup>20</sup> Gjennomføres av Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo universitetssykehus (OUS). Enheten var fram til 1/1-2017 underlagt Folkehelseinstituttet (FHI).

<sup>21</sup> Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i 2016-17 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag (april 2018)).

påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Dette er også årsaken til at det i tiltaksplanene for 2018-2021 og 2022-2025 ikke er satt mål for andel som kjører under påvirkning av trafikkfarlige legemidler.

### **Tilstandsutviklingen – Resultater fra Utrykningspolitiet (UP) sine veikantundersøkelser for alkoholpåvirket kjøring**

I og med at det går om lag åtte år mellom OUS sine veikantundersøkelser har vi behov for supplerende opplysninger fra andre kilder, for å få en indikasjon på om utviklingen går i riktig retning.

I 2024 gjennomførte UP en egen veikantundersøkelse, begrenset til alkoholpåvirket kjøring (jf. indikator U.2.1). Totalt ble 25 103 førere kontrollert, hvorav 57 førere testet positivt over lovens grense for alkoholpåvirket kjøring. Det utgjorde 0,23 prosent av de kontrollerte førerne. Omregnet vektet resultat, der det tas hensyn til fordeling av tid på døgnet, fartssone og UP-distrikt, ble 0,18 prosent<sup>22</sup>. Det ble gjennomført tilsvarende undersøkelser i 2015, 2019 og 2022. Vektet resultat fra disse var henholdsvis 0,17 prosent i 2015 og 2019 og 0,3 prosent i 2022.

Undersøkelsen i 2024 viste at 0,23 prosent av de kontrollerte førerne i høye fartssoner (60 km/t og høyere) var påvirket. Tilsvarende i lave fartssoner (til og med 50 km/t) var 0,14 prosent. Samme tendens fant man i undersøkelsene fra 2015 og 2019, mens det i undersøkelsen fra 2022 var en høyere andel alkoholpåvirkede førere i de høye fartssonene enn i de med lavere hastighet.

I hele 2023 ble 10 159 personer registrert anmeldt i politiets straffesaksregister for totalt 11 752 tilfeller av ruspåvirket kjøring. Dette er en liten reduksjon fra 2022, men likevel et svært høyt tall sammenliknet med tidligere år.



*Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen*

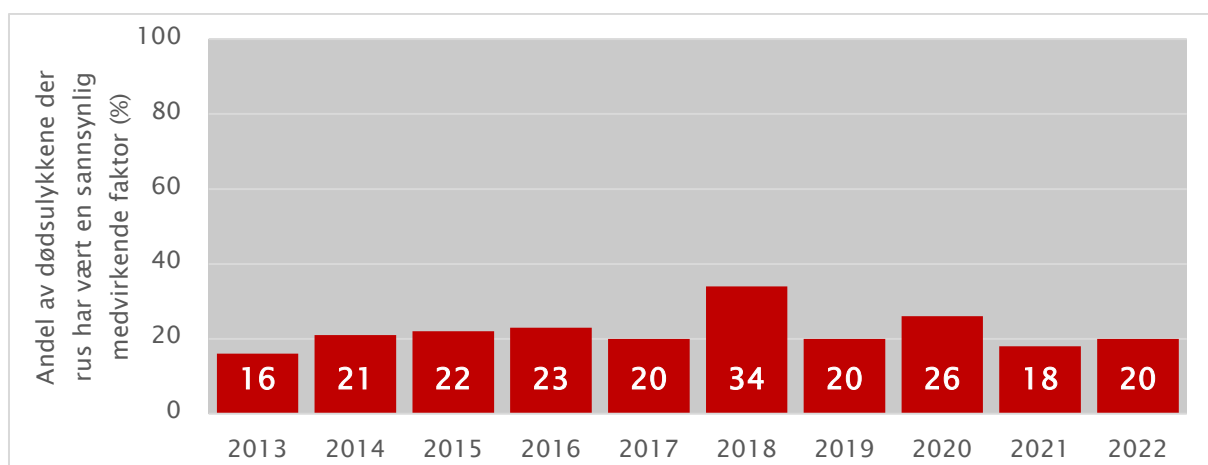
---

<sup>22</sup> KUPP 2024 - En veikantundersøkelse av alkoholpåvirkning i trafikken (Utrykningspolitiets temahefte 2024/2).

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) er vist i figur 3.4. Dessverre foreligger ikke UAG sin oppsummering av dødsulykkene i 2023 tidsnok til at de kan inkluderes i figuren. Figuren gjelder derfor utviklingen til og med 2022, og viser at rus var en sannsynlig medvirkende faktor i 20 prosent av dødsulykkene i 2022, dvs. i 21 av totalt 105 dødsulykker (jf. indikator U.2.2). De rusede førerne omfattet 11 personbilførere, 3 MC-førere, 3 el-sparkesyklister, én syklist, én ATV-fører og én traktorfører. I tillegg inngikk én ruset fotgjenger. Av de 21 dødsulykkene med rus som medvirkende faktor skyldes 13 alkoholrus, 4 blandingsrus og 4 annen type rus.

Andelen av dødsulykkene med ruspåvirkning som medvirkende faktor har vært relativt stabil de siste 10 årene, med unntak av for 2018 da andelen var på hele 34 prosent. Totalt for perioden 2013-2022 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor i 22 prosent av dødsulykkene.



Figur 3.4 - Utvikling i andel (prosent) av dødsulykkene der rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG).

## 3.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

### 3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler

#### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei***

*Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (M.3.1).

*Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Bilbeltebruk i lette biler fordelt på førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer (U.3.1).
- Bilbeltebruk i lette biler (kun førere og forsetepassasjerer) fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk (U.3.2).
- Andel omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret (U.3.3).

#### **Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse**

Statens vegvesen gjennomfører registreringer av bilbeltebruk i lette biler, som en del av etatens tilstandsundersøkelser. Til og med 2019 ble registreringene utført hver vår. Etter to års pause under koronapandemien, ble det på nytt gjennomført registreringer høsten 2022 og høsten 2023. Registreringene vil bli videreført om høsten.

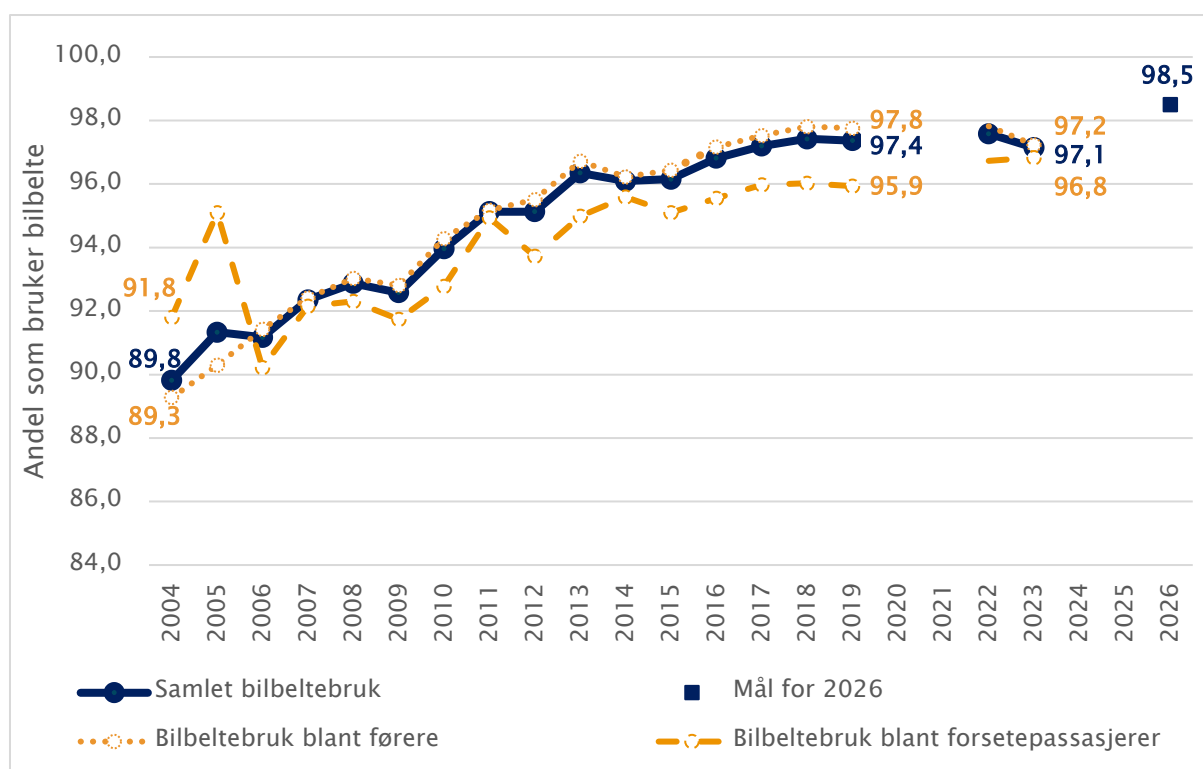
Registreringene gjennomføres ved at bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer observeres mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Registreringen legges opp slik at resultatene kan spesifiseres på innenfor og utenfor tettbygd strøk, og på førere og forsetepassasjerer.

Det vektlegges at resultatene skal være sammenliknbare fra år til år. Sammenliknbare resultater oppnås ved at tellepunkter og registreringsperiode er faste. Videre at det gjennomføres registreringer i alle landets fylker, og at det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til trafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Dessverre er ikke resultatene fra registreringene i 2022 og 2023 fullt ut sammenliknbare med tidligere års registreringer. Etter to års pause i 2020 og 2021 var det nødvendig å gjøre en del justeringer, blant annet å engasjere nye registrerere. I tillegg er antall tellepunkter redusert.

Figur 3.5 viser utviklingen i registrert bilbeltebruk (jf. indikator M.3.1). Vi ser at trenden når det gjelder samlet bilbeltebruk for førere og forsetepassasjerer var økende fram til 2022, riktignok svært svakt økende etter 2017. Imidlertid var det en relativt kraftig reduksjon fra 97,6 prosent bilbeltebruk i 2022 til 97,1 prosent i 2023. Resultatet for 2023 er det laveste som er registrert etter 2016.

Figur 3.5 viser også resultatet splittet på førere og forsetepassasjerer (jf. indikator U.3.1). De siste årene har bilbeltebruken stort sett vært 1-2 prosentpoeng høyere blant førere enn blant forsetepassasjerer. I 2023 var imidlertid differansen redusert til 0,4 prosentpoeng - 97,2 prosent bilbeltebruk blant førere og 96,8 prosent blant forsetepassasjerer.

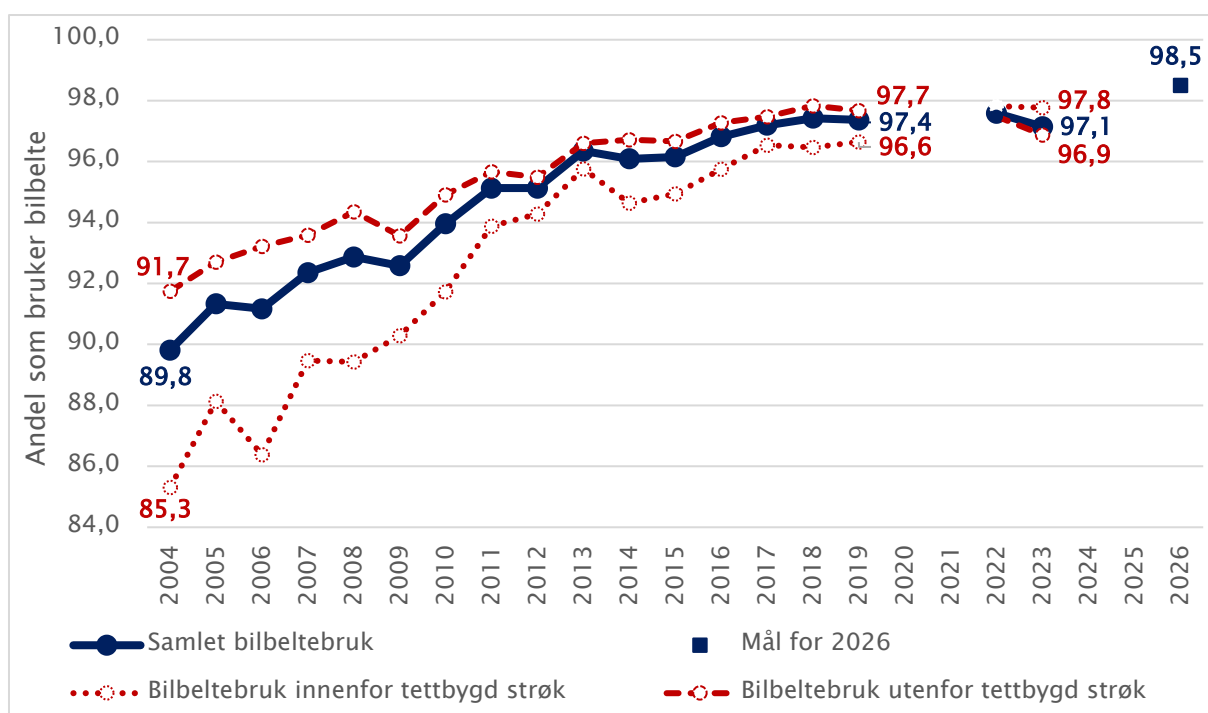


Figur 3.5 - Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på førere og forsetepassasjerer.

Bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er trolig betydelig lavere enn blant forsetepassasjerer. Men i og med at baksetepassasjerer ikke inngår i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser, er det umulig å slå fast hvor stor forskjellen er. Det nærmeste vi kommer er å se på selvrapporing i undersøkelsene om *Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. I den sist utførte undersøkelsen<sup>23</sup> (fra 2023) svarte 93 prosent «ja» på spørsmålet «Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?».

Figur 3.6 viser forskjellen i bilbeltebruk innenfor og utenfor tettbygd strøk (jf. indikator U.3.2). Resultatene innenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt med fartsgrense 50 km/t som har lite gjennomgangstrafikk, mens resultatene utenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt der fartsgrensen er 80 km/t. I mange år viste tilstandsundersøkelsene at bilbeltebruken var 1-2 prosentpoeng lavere innenfor tettbygd strøk enn utenfor. Etter at tilstandsundersøkelsene kom i gang igjen etter koronapandemien har resultatene vist det omvendte. Resultatet for 2023 viser 0,9 prosentpoeng høyere bilbeltebruk i tellepunktene innenfor tettbygd strøk sammenliknet med tellepunktene utenfor tettbygd strøk. Dette kan være en konsekvens av at antall tellepunkter er redsert (jf. tidligere omtale) og at det ikke reelt sett har blitt høyere bilbeltebruk innenfor enn utenfor tettbygd strøk.

<sup>23</sup> Verian og Statens vegvesen: *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

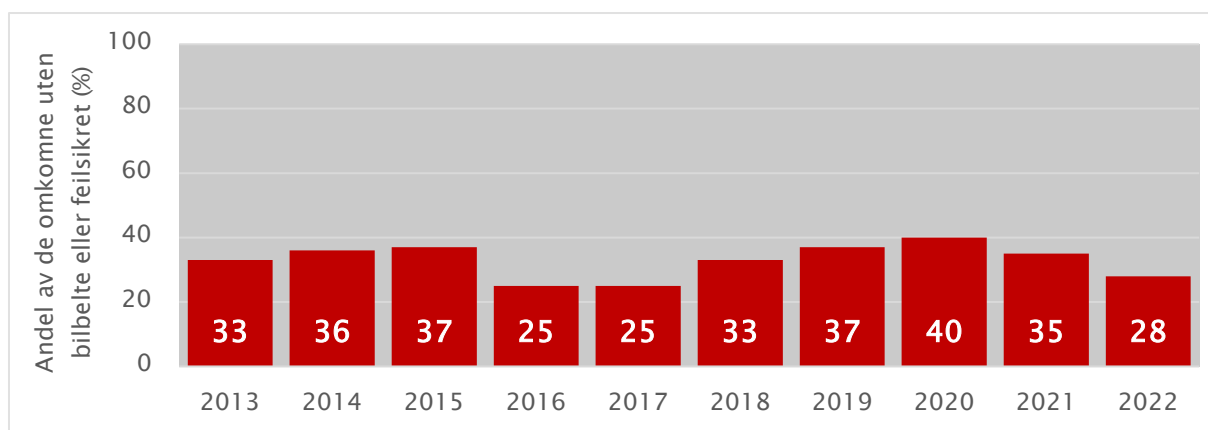


Figur 3.6 - Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk.

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser hvor mange av de som omkom i bil som enten ikke brukte bilbelte eller som brukte bilbelte feil. Dessverre foreligger ikke UAG sin oppsummering av dødsulykkene i 2023 tidsnok til at de kan inkluderes i dette dokumentet. Figur 3.7 viser derfor utviklingen til og med 2022. Figuren viser at 28 prosent av de som omkom i bil i 2022 enten ikke brukte bilbelte eller var feilsikret (jf. indikator U.3.3). Av totalt 64 omkomne som var bilførere eller bilpassasjerer, var det 17 som ikke brukte bilbelte og én som brukte bilbelte feil.

Samlet resultat for perioden 2013–2022 viser at 33 prosent av de omkomne i bil ikke brukte bilbelte eller brukte det feil. Sammenholdt med at registrert bilbeltebruk ligger på i overkant av 97 prosent (jf. figurene 3.5 og 3.6) er dette en uforholdsmessig stor andel. Dette skyldes at de som ikke bruker bilbelte, i tillegg til økt risiko som følge av manglende bruk, ofte også har en betydelig mer risikopreget atferd i trafikken, for eksempel gjennom høy fart og/eller rus.



Figur 3.7 - Utvikling i andel (prosent) av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller som var feilsikret (tall fra UAG).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### 3.3.2 Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy

#### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei***

*Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal 95 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte (M.3.2).

*Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

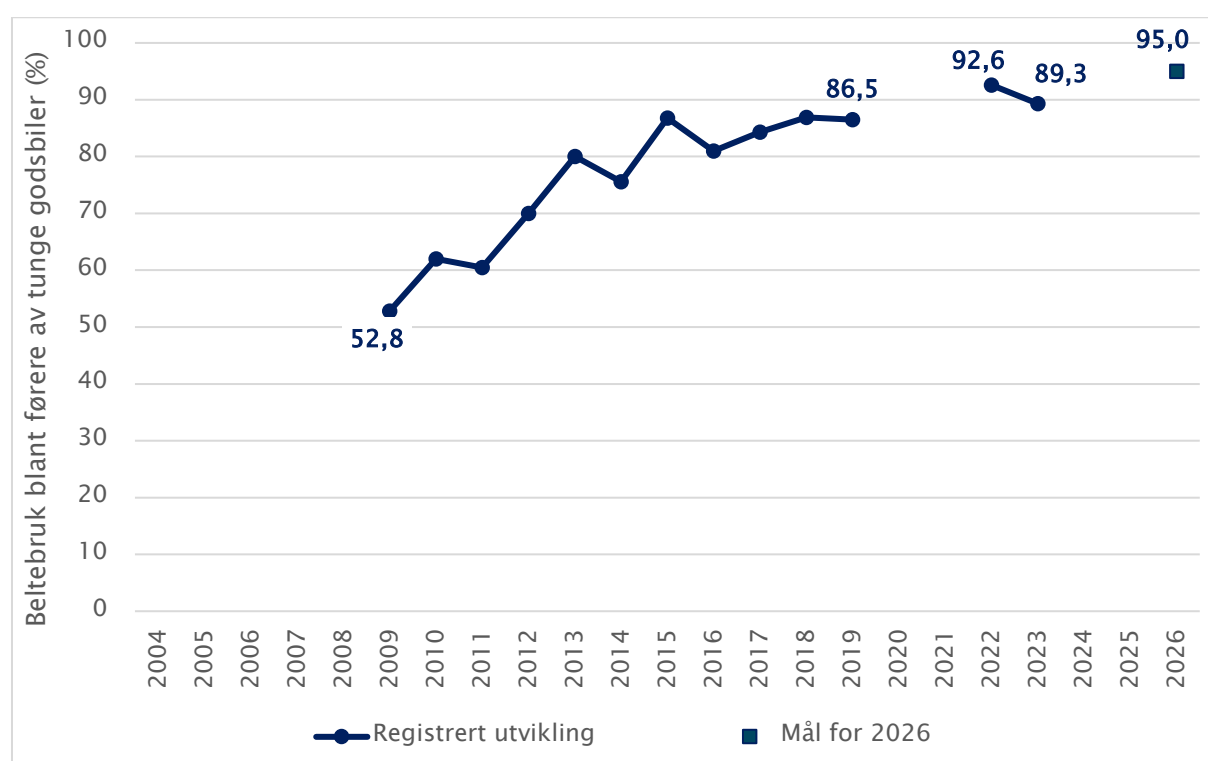
Beltebruk blant passasjerer i buss (U.3.4).

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Fra og med 2009 har Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for bruk av bilbelte også omfattet beltebruk blant førere av tunge godsbiler. Til og med 2019 ble registreringene utført hver vår. Etter to års pause under koronapandemien, ble det på nytt gjennomført registreringer høsten 2022 og høsten 2023.

Registrering av beltebruk blant førere av tunge godsbiler utføres ved observasjon, mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Utgangspunktet er at tellepunktene og registreringsperiodene skal være faste fra år til år og at det skal være tellepunkter i alle landets fylker. Resultatet på nasjonalt nivå framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til tungtrafikkarbeidet i det enkelte fylket. Som forklart under omtalen av bilbeltebruk i lette biler (kap. 3.3.1) ble undersøkelsene i 2022 og 2023 gjennomført med færre tellepunkter enn tidligere. Resultatene herfra er derfor ikke fullt ut sammenliknbare med resultater fra tidligere års undersøkelser.

Figur 3.8 viser at vi hadde en svært positiv utvikling, fra registreringene av beltebruk blant førere av tunge godsbiler startet i 2009 og fram til 2015. Etter 2015 flatet kurven ut. Imidlertid viste resultatet for 2022 igjen en markant økning av beltebruken, mens resultatet for 2023 lå nærmere opp til resultatene fra før koronapandemien (jf. indikator M.3.2).



Figur 3.8 - Utvikling i bruk av bilbelte blant førere av tunge godsbiler.

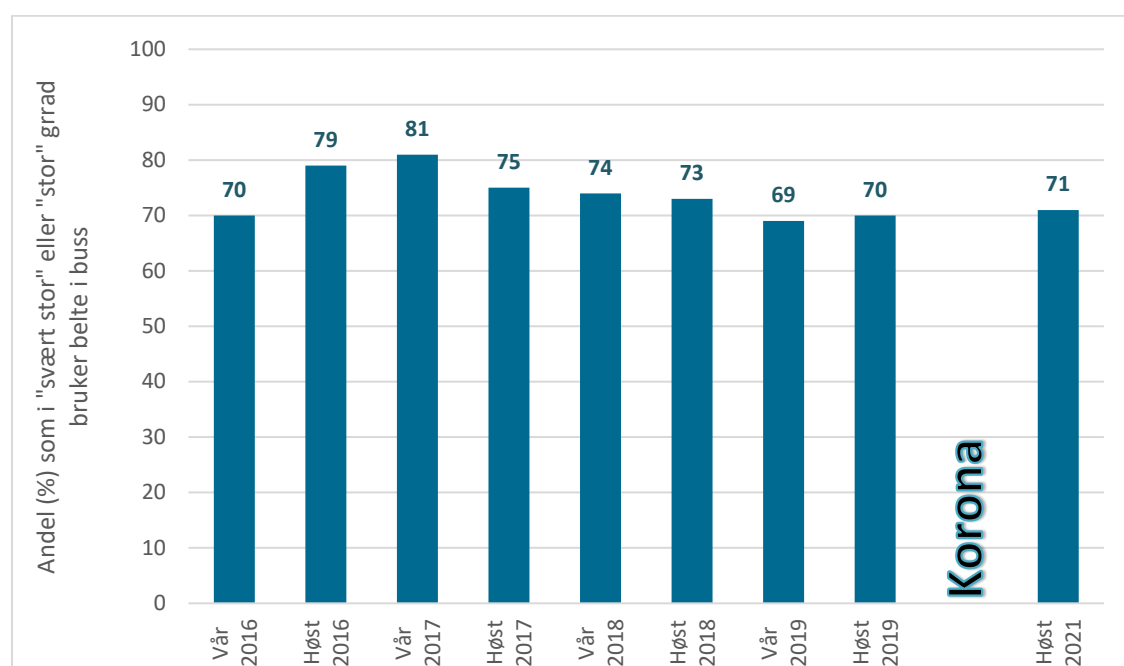


## Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens bussbelteundersøkelser

I perioden 2016-2019 ble det gjennomført undersøkelser av beltebruk blant passasjerer i buss to ganger hvert år (vår og høst). Dette var spørreundersøkelser med om lag 1000 respondenter, og ble gjennomført i etterkant av kampanjeperiodene for bussbelte kampanjen.

Under koronapandemien var det langt mindre bruk av buss enn i en normalsituasjon, og det ble ikke gjennomført kvantitative spørreundersøkelser i 2020 og våren 2021. Første undersøkelse etter koronapandemien var høsten 2021. Det ble ikke gjennomført slike undersøkelser i 2022 og 2023.

Figur 3.9 viser utviklingen i andel busspassasjerer som i spørreundersøkelsene oppga at de i «svært stor» eller «stor» grad bruker belte i buss når dette er påmontert (jf. indikator U.3.4). Andelen ser ut til å ligge på rundt 70 prosent.



Figur 3.9 - Utvikling i bruk av belte blant passasjerer i buss (svar på spørreundersøkelse).

I tillegg til spørreundersøkelsene lagt til grunn i figur 3.9 inngikk spørsmål om bruk av belte i buss i undersøkelsen om *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*<sup>24</sup>. Her svarte 72 prosent av de spurte at de brukte belte sist gang de kjørte buss der dette var motert<sup>25</sup>.

Generelt er å bemerke at respondenter ofte vil ha en tendens til å ville framstå i overkant positivt i spørreundersøkelser, og at det derfor kan være tvilsomt om den reelle beltebruken i buss med montert belte er så høy som det som er vist i undersøkelsene det refereres til.

<sup>24</sup> Verian og Statens vegvesen: *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

<sup>25</sup> Spørsmål: *Brukte du bilbelte forrige gang du reiste med en buss hvor dette var montert?* 58 prosent svarte ja, 23 prosent nei, 8 prosent husker ikke og 11 prosent at de ikke reiser med buss. Vi velger å se bort fra de som svarer at de ikke husker og de som svarer at de ikke kjører buss. Av de som enten svarer ja eller nei får vi da at 72 prosent oppgir at de brukte belte sist gang de kjørte buss.

### 3.3.3 Sikring av barn i bil

#### **Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei**

*Tilstandsmål/målordikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal:

- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (M.3.3).
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (M.3.4).

*Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Bakovervendt sikring av barn i bil fordelt på henholdsvis 1-åringer, 2-åringer og 3-åringer (U.3.5).

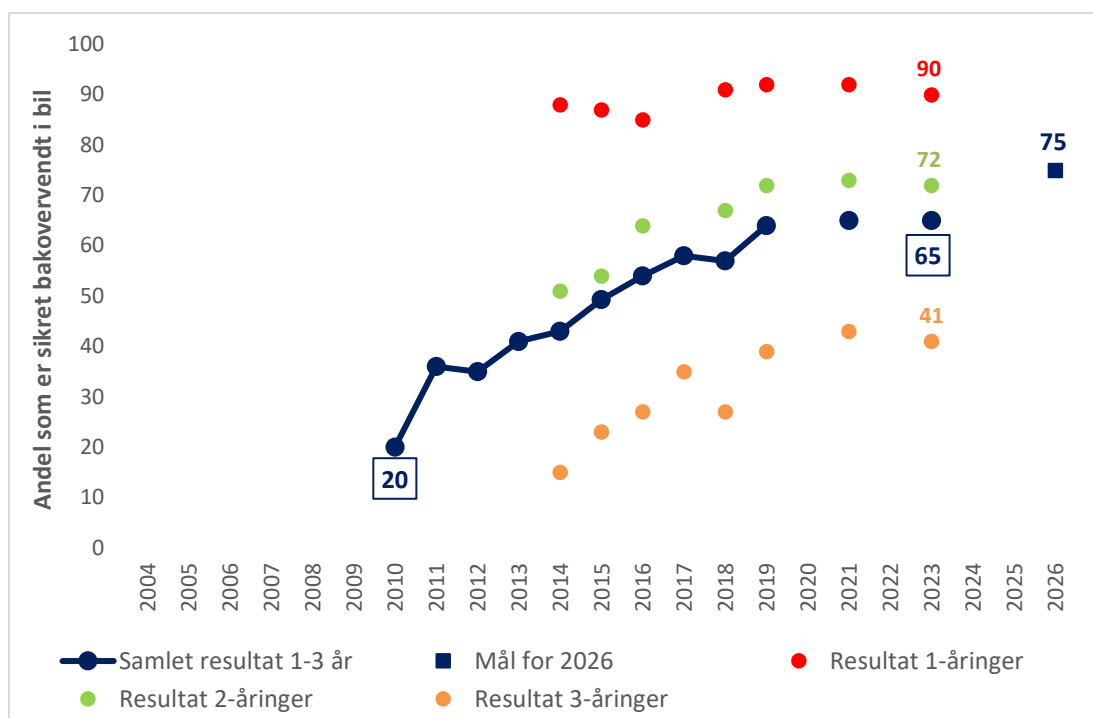
#### **Tilstandsutviklingen – Resultater fra registreringer utført av Trygg Trafikk i samarbeid med Utrykningspolitiet**

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, helst til de minst har fylt 4 år<sup>26</sup>. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører tilstandsundersøkelser som viser andel barn i alderen 1–3 år som sikres bakovervendt. Fra og med 2015 er registreringen utført i samarbeid med Utrykningspolitiet. Registreringene foretas i hovedsak utenfor barnehager og skoler, og omfatter alle landets fylker. Fra registreringene startet i 2010 og fram til 2019 ble det gjennomført årlige undersøkelser, deretter annet hvert år, dvs. i 2021 og 2023.

Figur 3.10 viser utviklingen i bakovervendt sikring av barn i bil i aldersgruppen 1–3 år. Fra 2010 har andelen bakovervendt sikring økt fra 20 prosent til 65 prosent (jf. indikator M.3.3). Dette viser at det i perioden har vært en økende forståelse for viktigheten av at barn i denne alderen sitter bakovervendt. Imidlertid har andelen stått på stedet hvil etter 2019, hvilket tyder på at det vil være nødvendig med økt innsats dersom målet om 75 prosent bakovervendt sikring innen 2026 skal nås.

Oppsplittingen av hovedresultatet på årsklasser viser små endringer sammenliknet med resultatet fra den forrige undersøkelsen (2021). Imidlertid har det over tid vært en atskillig bedre progresjon i bakovervendt sikring av 2-åringer og 3-åringer enn når det gjelder 1-åringer (jf. indikator U.3.5).

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



Figur 3.10 - Utvikling i bakovervendt sikring av barn i alderen 1-3 år.

Fra og med 2021 gjennomføres annet hvert år en egen tilstandsundersøkelse for å kartlegge omfanget av feilsikring av barn i alderen 1-8 år (jf. indikator M.3.4). Undersøkelsen i 2021 viste at 82 prosent i denne aldersgruppen var riktig sikret. I 2023 var andelen redusert til 79 prosent (dvs. 21 prosent feilsikring).



Bilde: Martin Blystad, Statens vegvesen

### 3.4 Barn (0–14 år)

#### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

##### *Tilstandsmål/måлиндikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år (M.4.1). I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år (M.4.2).

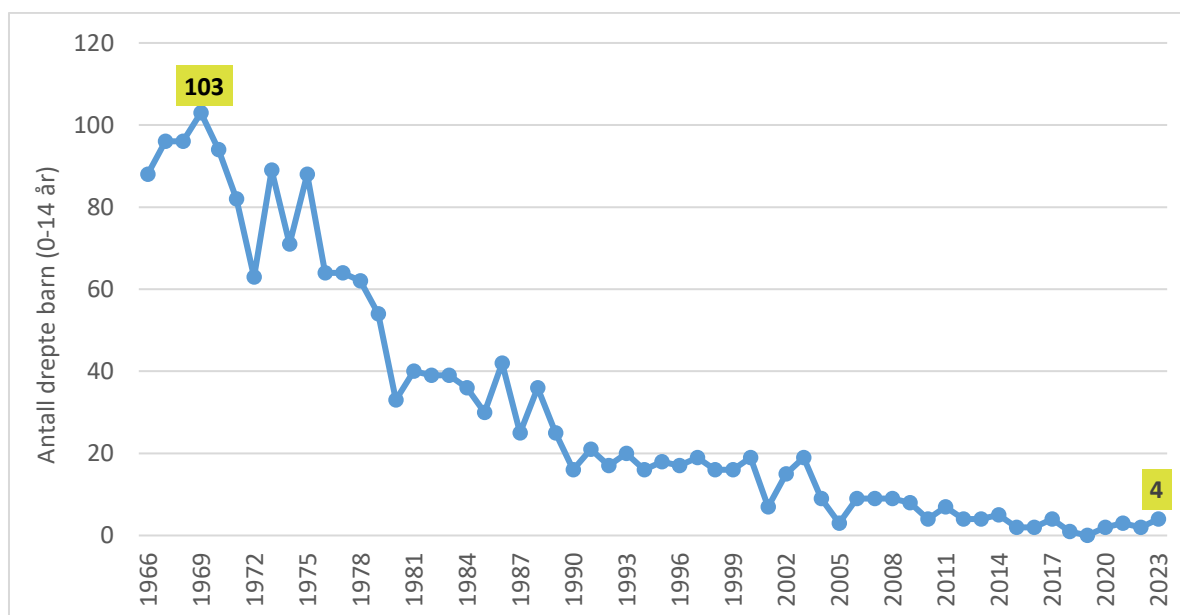
##### *Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikker barnehage* (U.4.1).
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikker skole* (U.4.2).

#### Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra ulykkesregisteret

Oversikt over antall omkomne barn i alderen 0-14 år hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).

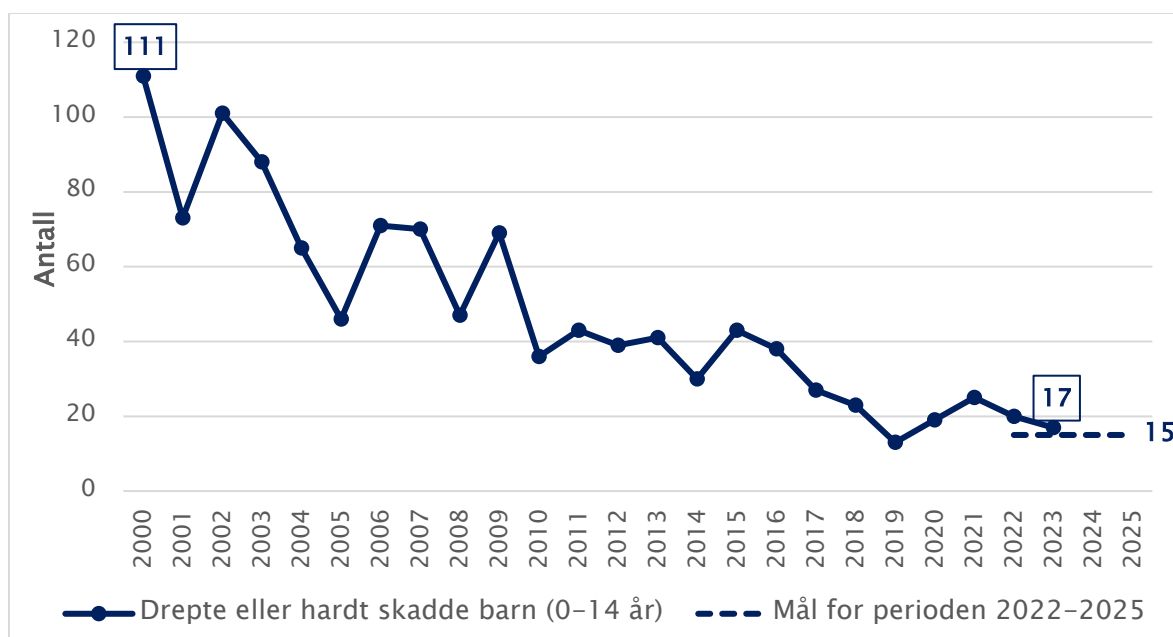
Over tid har ingen aldersgrupper hatt en like positiv ulykkesutvikling som blant barn. I 1969 omkom hele 103 barn i veitrafikken. Et betydelig antall av disse var gående, syklende eller lekende barn. I 2019 var det for første gang ingen barn i alderen 0-14 år som omkom i trafikken. Dette resultatet har foreløpig ikke blitt gjentatt. I 2022 og 2023 omkom henholdsvis to og fire barn i alderen 0-14 år. Det betyr at dersom vi skal ha to år i planperioden 2022-2025 uten drepte barn (jf. indikator M.4.1) må tallet være null både i 2024 og 2025.



Figur 3.11 – Utvikling i antall drepte barn (0-14 år).

Som omtalt over har vi fortsatt kun hatt ett år med null drepte barn (2019). I tillegg er det hvert år mange barn som blir hardt skadd i veitrafikken. Med andre ord gjenstår det fortsatt mye arbeid før nullvisjonen er oppfylt, også for denne aldersgruppen. I 2022 og 2023 ble henholdsvis 20 og 17 barn i alderen 0-14 år drept eller hardt skadd i veitrafikken. Dette betyr at vi etter halve fireårsperioden 2022-2025 er godt på etterskudd i forhold til målet om et gjennomsnitt på maksimalt 15 drepte og

hardt skadde barn per år. For å nå målet må vi ned i et gjennomsnitt på 11,5 de neste to årene. Figur 3.12 viser at utviklingen sammenholdt med målsettingen satt i tiltaksplanen for 2022-2025 (jf. indikator M.4.2).



Figur 3.12 – Utviklingen i drepte og hardt skadde barn (0-14 år) og mål for perioden 2022-2025.

### Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra Trygg Trafikk sine registreringer i forbindelse med Trafikksikker kommune

For at en kommune skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* (se kapittel 3.11 og vedlegg 3) må alle barnehager og skoler tilfredsstille kriteriene for henholdsvis *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole*. Per 19/4-2024 var det 990 *Trafikksikre barnehager* (jf. indikator U.4.1) og 801 *Trafikksikre skoler* (jf. indikator U.4.2). Dette er en økning fra henholdsvis 935 Trafikksikre barnehager og 741 Trafikksikre skoler i mai 2023. Økningen har direkte sammenheng med økningen i antall *Trafikksikre kommuner* (jf. kapittel 3.11).

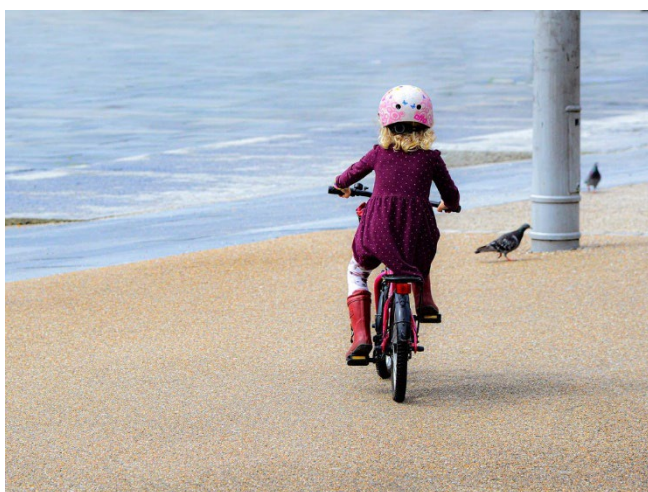


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

## 3.5 Ungdom og unge førere

### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei***

#### *Tilstandsmål/målordikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019 (M.5.1).

#### *Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Ingen

### **Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS)**

Risiko regnes her som antall drepte og hardt skadde per millioner kjørte km.

Oversikt over drepte og hardt skadde blant 18 og 19-årige bilførere hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS). Her medregnes alle drepte og hardt skadde bilførere i aldersgruppen, uavhengig av om de selv er skyld i ulykken eller ikke. 18 og 19-årige bilførere som er skyld i ulykker med drepte og hardt skadde, men som selv ikke blir drept eller hardt skadd, medregnes ikke.

Antall kjørte km blant 18 og 19-årige bilførere hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall kjørte km som bilfører oppsplittet på alder. RVU ble tidligere gjennomført hvert fjerde år. Fra 2018 gikk vi over til årlige RVUer, men med et noe mindre utvalg av respondenter.

Fokus på 18 og 19 årige bilførere skyldes at statistikken viser at denne aldersgruppen har høy risiko for å bli drept og hardt skadd sammenliknet med andre bilførere. Beregninger fra TØI gjeldende for årene 2021 og 2022<sup>27</sup> viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km var mellom fire og fem ganger høyere for 18 og 19 åringer sammenliknet med aldersgruppen 25-64 år.

Tabell 3.3 viser de siste årenes utvikling når det gjelder risiko for 18 og 19 årige bilførere (jf. indikator M.5.1). Som utgangspunkt for tilstandsmålet valgte vi resultatene for 2018 og 2019, slik at vi unngikk å ta med årene preget av reiserestriksjoner under koronapandemien. Tabellen viser at risikoen var svært lav i 2020 og 2021. Videre vises at vi halvveis i fireårsperioden 2022-2025 ligger på samme risiko som i referanseperioden 2018-2019. Det betyr at risikoen må bli svært lav i 2024 og 2025 dersom vi skal nå målet om at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 enn i årene 2018-2019.

<sup>27</sup> TØI rapport 2012/2024 Risiko i veitrafikken 2021/22 (bruker tall fra tabell V.2.2 i rapportens vedlegg 2).

Tabell 3.3 - Utvikling i risiko for bilførere i alderen 18-19 år.

Indikator	Tilstand i 2018-2019	Tilstand i 2020-2021	Tilstand i 2022-2023	Mål for tilstand i 2022-2025
Risiko for <b>bilførere</b> i alderen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km	0,026	0,013	<b>0,026</b>	0,020 <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Tilsvarer 25 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2018-2019.

Det er viktig å presisere at utvalget i RVUene er begrenset, og når vi i tillegg begrenser utvalget til kun to årskull (her 18 og 19-åringer) vil resultatet i form av antall kjørte km være beheftet med betydelig usikkerhet.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

## 3.6 Eldre trafikanter

### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

#### *Tilstandsmål/måлиндikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km) (M.6.1).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm) (M.6.2).

#### *Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Ingen

### Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS)

Risiko regnes her som antall drepte og hardt skadde per million km.

Oversikt over drepte og hardt skadde i aldersgruppen 75+, spesifisert på trafikantgruppe, hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS). Alle drepte og hardt skadde bilførere/fotgjengere i aldersgruppen medregnes, uavhengig av om de er skyld i ulykken eller ikke. Bilførere i aldersgruppen 75+ som er skyld i ulykker med drepte og hardt skadde, men som selv ikke blir drept eller hardt skadd, medregnes ikke.

Antall kjørte km og antall gåkm blant trafikanter i aldersgruppen 75+ hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall km fordelt på trafikantgruppe og alder. RVU ble tidligere gjennomført hvert fjerde år. Fra 2018 gikk vi over til årlige RVUer, men med et noe mindre utvalg av respondenter.

Fokus på aldersgruppen 75+ skyldes at statistikken viser at denne aldersgruppen har høy risiko for å bli drept og hardt skadd sammenliknet med andre aldersgrupper. Beregninger fra TØI gjeldende for årene 2021 og 2022<sup>28</sup> viser at:

- For **bilførere** i aldersgruppen 75+ er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km mellom tre og fire ganger høyere enn for aldersgruppen 25-64 år.
- For **fotgjengere** i aldersgruppen 75+ er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per gåkm i størrelsesorden fem ganger høyere enn for yngre aldersgrupper.

Forholdstallene vil naturlig variere noe fra år til år, men innenfor et hovedbilde der risikoen for aldersgruppen 75+ er flere ganger høyere enn innenfor de fleste andre aldersgrupper.

Tabell 3.4 viser de siste årenes utvikling når det gjelder risiko for aldersgruppen 75+ i rollene som henholdsvis bilførere og fotgjengere (jf. indikatorene M.6.1 og M.6.2). I tillegg vises tilstandsmålene for planperioden 2022-2025. Tilstandsmålene bruker 2018 og 2019 som referanseår. Vi har bevisst

<sup>28</sup> TØI rapport 2012/2024 *Risiko i veitrafikken 2021/22* (bruker tall fra tabellene V.2.2 og V.4.2 i rapportens vedlegg 2).



valgt å unngå koronaårene 2020 og 2021 i referanseperioden, da det disse årene var mange forhold som antas å ha påvirket risikoen i trafikken, og som ikke lenger er relevante.

Som vist i tabellen var risikoen for eldre bilførere i 2022 og 2023 noe høyere enn det som er målet at skal være gjennomsnittlig risiko i fireårsperioden 2022-2025. For fotgjengere i aldersgruppen 75+ lå resultatet for årene 2022 og 2023 noe i underkant av tilstanden i referanseårene 2018 og 2019, men klart over målet for gjennomsnittet i perioden 2022-2025.

Tabell 3.4 - Utvikling i risiko for bilførere og fotgjengere i aldersgruppen 75+

Indikator	Tilstand i 2018–2019	Tilstand i 2020–2021	Tilstand i 2022–2023	Mål for tilstand i 2022–2025
Risiko for <b>bilførere</b> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,019	0,014	<b>0,016</b>	0,014 <sup>A</sup>
Risiko for <b>fotgjengere</b> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,135	0,127	<b>0,125</b>	0,101 <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Tilsvarende 25 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2018-2019.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

## 3.7 Gående og syklende

### 3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende

#### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/måлиндikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksveinettet (fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder) (U.7.1).
- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning fylkesveinettet (fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder) (U.7.2).

#### Tilstandsutviklingen – Innrapportering fra Statens vegvesen og fylkeskommunene

I tiltaksplanen for 2022-2025 er tilrettelegging for gående og syklende definert slik:

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

Tilrettelegging kan både være i form av anlegg for gående og syklende som bygges i tilknytning til eksisterende bilvei eller det kan være som en del av en større veiomlegging.

Opplysninger om antall km som tilrettelegges for gående og syklende i tilknytning til riksveinettet hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen og fra Nye Veier. Tilsvarende opplysninger for fylkesveinettet er sum av innrapportering fra den enkelte fylkeskommune.

Tabell 3.5 viser omfanget av tilrettelegging for gående og syklende hittil i planperioden 2022-2025, fordelt på riksvei og fylkesvei (jf. indikatorene U.7.1 og U.7.2).

Tabell 3.5 - Omfanget av tilrettelegging for gående og syklende.

Indikator	Etablert i 2022	Etablert i 2023
Antall km tilrettelagt spesielt for gående og syklende i tilknytning til <b>riksveinettet</b>	19,1 km <sup>A</sup>	<b>19,6 km</b>
Antall km tilrettelagt spesielt for gående og syklende i tilknytning til <b>fylkesveinettet</b>	68,4 km <sup>B</sup>	<b>47,7 km</b>

<sup>A</sup> Hvorav 0,5 km er bygd i regi av Nye Veier.

<sup>B</sup> Hvorav 4,1 km er bygd i regi av Nye Veier.

Av de totalt 38,7 km som ble tilrettelagt i tilknytning til riksvei i 2022 og 2023 var 16,8 km i byer og tettsteder (5,6 km i 2022 og 11,2 km i 2023). Tilsvarende for de 116,1 km som ble tilrettelagt i tilknytning til fylkesvei i 2022 og 2023 var 45,3 km i byer og tettsteder (28,1 km i 2022 og 17,2 km i 2023).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### 3.7.2 Bruk av sykkelhjelm

#### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei***

*Tilstandsmål/målordikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelm (M.7.1).

*Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

Bruk av sykkelhjelm fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12-17 år og over 17 år (U.7.3).

#### **Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse**

Statens vegvesen gjennomførte årlige registreringer av bruk av sykkelhjelm hver vår til og med 2019. Det ble ikke gjennomført registreringer i koronaårene 2020 og 2021. Fra og med 2022 gjennomføres årlige registreringer om høsten.

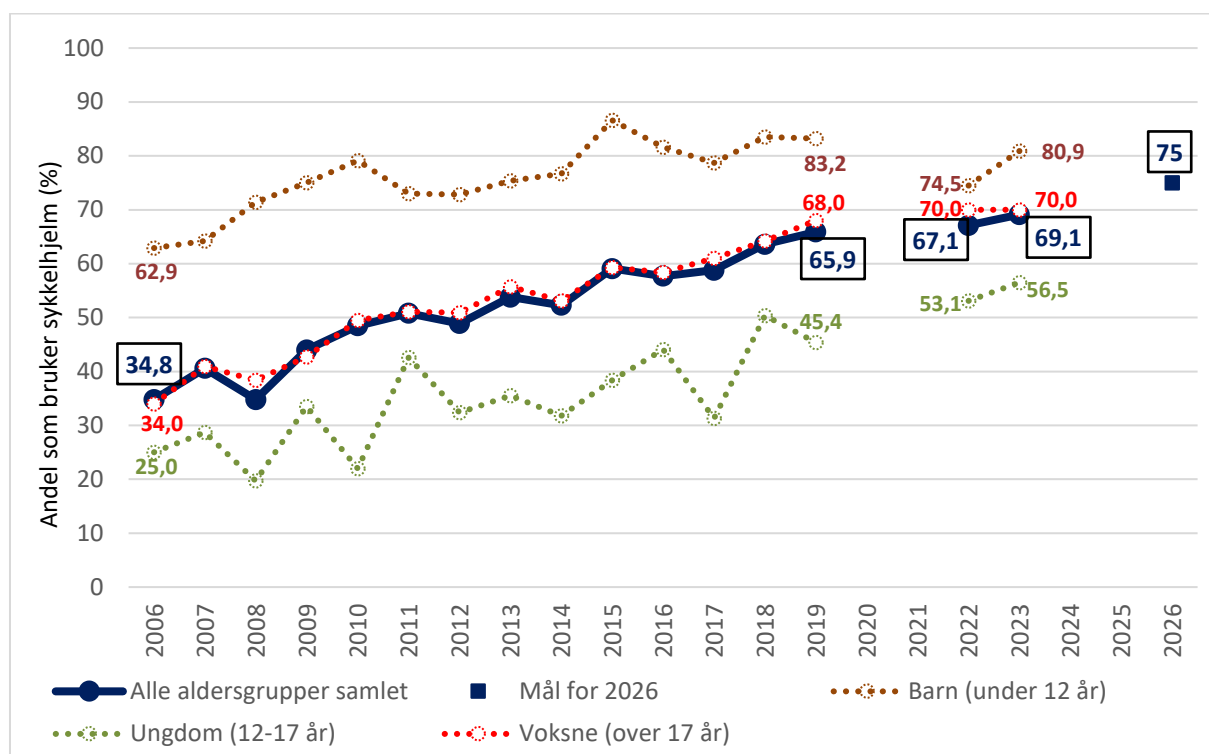
Det vektlegges at resultatene skal være sammenliknbare fra år til år. Sammenliknbare resultater oppnås ved at tellepunkter og registreringsperiode er faste. Videre at det gjennomføres registreringer i alle landets fylker, og at det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vektning, der det tas hensyn til antatt syklet distanse i de ulike delene av landet.

Dessverre er ikke resultatene fra registreringene i 2022 og 2023 fullt ut sammenliknbare med tidligere års registreringer. Etter to års pause i 2020 og 2021 var det nødvendig å gjøre en del justeringer, blant annet å engasjere nye personer til å gjennomføre registreringene. I tillegg ble ikke

alle tellepunktene dekket opp. Ambisjonen er at det fra og med 2024 skal gjennomføres registreringer som har bedre sammenliknbarhet med registreringene som ble utført fram til 2019.

Figur 3.13 viser at det samlet for alle aldersgrupper har vært en svært positiv trend når det gjelder bruk av sykkelhjelmer, fra 34,8 prosent bruk i 2006 til 69,1 prosent bruk i 2023 (jf. indikator M.7.1). Med årlig progresjon tilsvarende økningen fra 2022 til 2023 vil målet om 75 prosent hjelmbruk i 2026 være innenfor rekkevidde.

Figuren viser også hjelmbruk splittet på aldersgruppene under 12 år (barn), 12-17 år (ungdom) og over 17 år (voksne) (jf. indikator U.7.3). Det er blant de voksne vi over tid har hatt den beste utviklingen, og vi er i 2022 og 2023 oppe i 70 prosent hjelmbruk, som er det høyeste som er registrert blant de over 17 år. Historisk har hjelmbruken vært klart høyest blant barn. Imidlertid har den positive utviklingen vi så fram til 2015 stoppet opp. Selv med en klar økning fra 2022 til 2023 er den registrerte hjelmbruken blant barn fortsatt lavere enn i 2015. Det kan se ut som at det er utfordrende å komme vesentlig høyere enn 80 prosent hjelmbruk blant de under 12 år. Ungdom har klart lavere hjelmbruk enn andre aldersgrupper. Registrert hjelmbruk for denne aldersgruppen varierer betydelig fra år til år, men trenden over tid er positiv.



Figur 3.13 - Bruk av sykkelhjelmer – Registrert tilstand og mål.

### 3.7.3 Syklisters synlighet

#### Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

- Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest (U.7.4).
- Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket (U.7.5).

#### Tilstandsutviklingen – Bruk av gul sykkeljakke/refleksvest

I perioden 2017-2019 ble det hvert år gjennomført registrering av andel syklister som bruker gul sykkeljakke/refleksvest. Etter to års pause under koronapandemien ble registreringene tatt opp igjen i 2022. Registreringen gjøres sammen med registreringen av bruk av sykkelhjelme, og omfatter det samme utvalget av syklister (se nærmere omtale i kapittel 3.7.2).

Tabell 3.6 viser at 9,0 prosent av syklisterne brukte gul sykkeljakke/refleksvest i 2023 (jf. indikator U.7.4). Dette er om lag på samme nivå som de to siste registreringene i 2019 og 2022.

Tabell 3.6 - Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest.

Indikator	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest	10,6 %	6,6 %	9,2 %	Ikke registrert	Ikke registrert	8,4 %	9,0 %

Registreringene av syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest gjennomføres på dagtid, hvilket må sees i sammenheng med undersøkelser som viser at synlig antrekk har stor betydning, også i dagslys. I en spørreundersøkelse fra 2016 om *trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken*<sup>29</sup> oppga 44 prosent av respondentene at de alltid eller som oftest bruker refleksvest eller gul jakke når de sykler i mørket. Resultatene fra spørreundersøkelsen er ikke uten videre sammenliknbare med registreringene basert på observasjon. Imidlertid er det all grunn til å tro at bruken av gul sykkeljakke/refleksvest er betydelig mer utbredt i mørket enn i dagslys.

#### Tilstandsutviklingen – Bruk av sykkellys

Selvrapportert bruk av sykkellys inngår i spørreundersøkelsene om trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. De siste to gangene undersøkelsen er utført er i 2016 og 2023<sup>30</sup>. I disse undersøkelsene oppga henholdsvis 80 og 86 prosent at de alltid eller som oftest bruker sykkellys når de sykler i mørket<sup>31</sup> (jf. indikator U.7.5).

<sup>29</sup> TØI-rapport 1573/2017 *Trafiksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. (Spørsmålet om refleksvest/gul jakke inngår ikke i tilsvarende rapport fra 2023 – *Trafiksikkerhetstilstanden 2023*).

<sup>30</sup> Verian og Statens vegvesen: *Trafiksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

<sup>31</sup> Respondenter som sjelden eller aldri sykler i mørket er ikke inkludert i beregningen.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### 3.7.4 Bruk av fotgjengerrefleks

#### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei***

*Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 2026 skal 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (M.7.2).

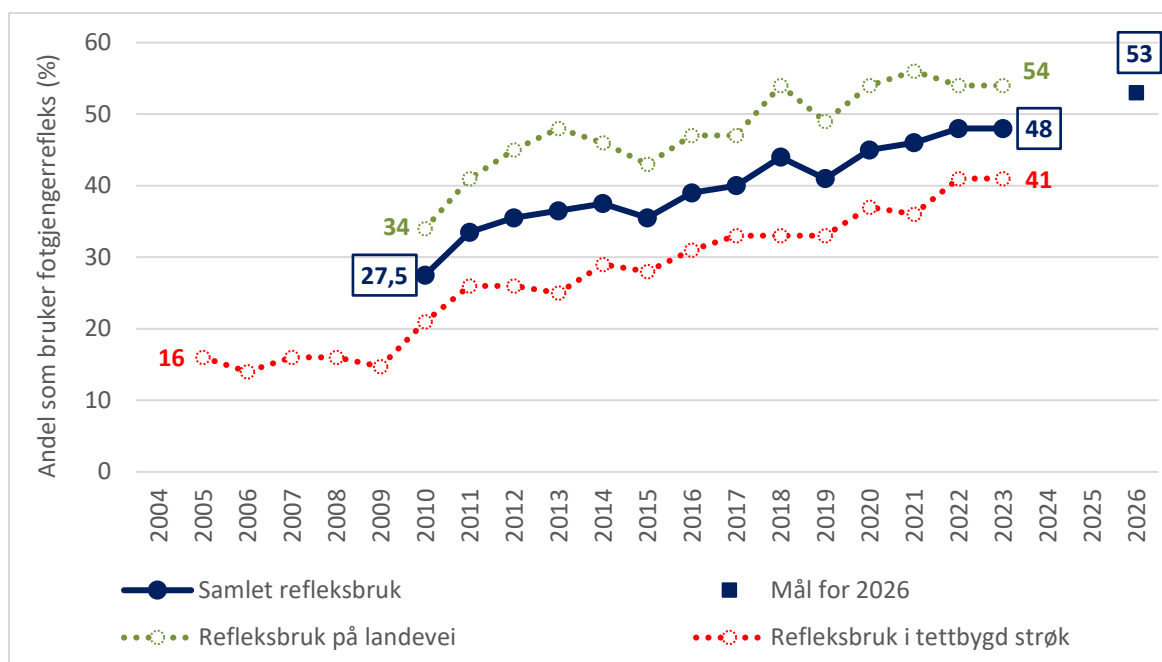
*Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Fotgjengeres bruk av refleks på belyst vei i mørke, splittet på landevei og tettbygd strøk (U.7.6).

#### **Tilstandsutvilingen – Resultater fra Trygg Trafikk sine reflekstellinger**

Trygg Trafikk gjennomfører årlige registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere i november. Registreringene gjøres på belyst vei i mørke, og omfatter ca. 25 000 registreringer fordelt på tellepunkter i alle fylker. Registreringene omfatter både tellepunkter i tettbygd strøk og på landevei.

Figur 3.14 viser at vi har en positiv trend når det gjelder bruk av fotgjengerrefleks (jf. indikator M.7.2). Registreringene i 2022 og 2023 viste at 48 prosent av fotgjengerne brukte refleks på belyst vei i mørke, og dette er den høyeste andelen som er registrert.



Figur 3.14 - Bruk av fotgjengerrefleks på belyst vei i mørke – Registrert tilstand og mål.

Oppsplittingen på områdetype (jf. indikator U.7.6) viser at trenden er positiv, både på landevei og i tettbygde strøk. Refleksbruken har stort sett vært 15 til 20 prosentpoeng høyere på landevei enn i tettbygd strøk. I 2022 og 2023 var forskjellen nede i 13 prosentpoeng.

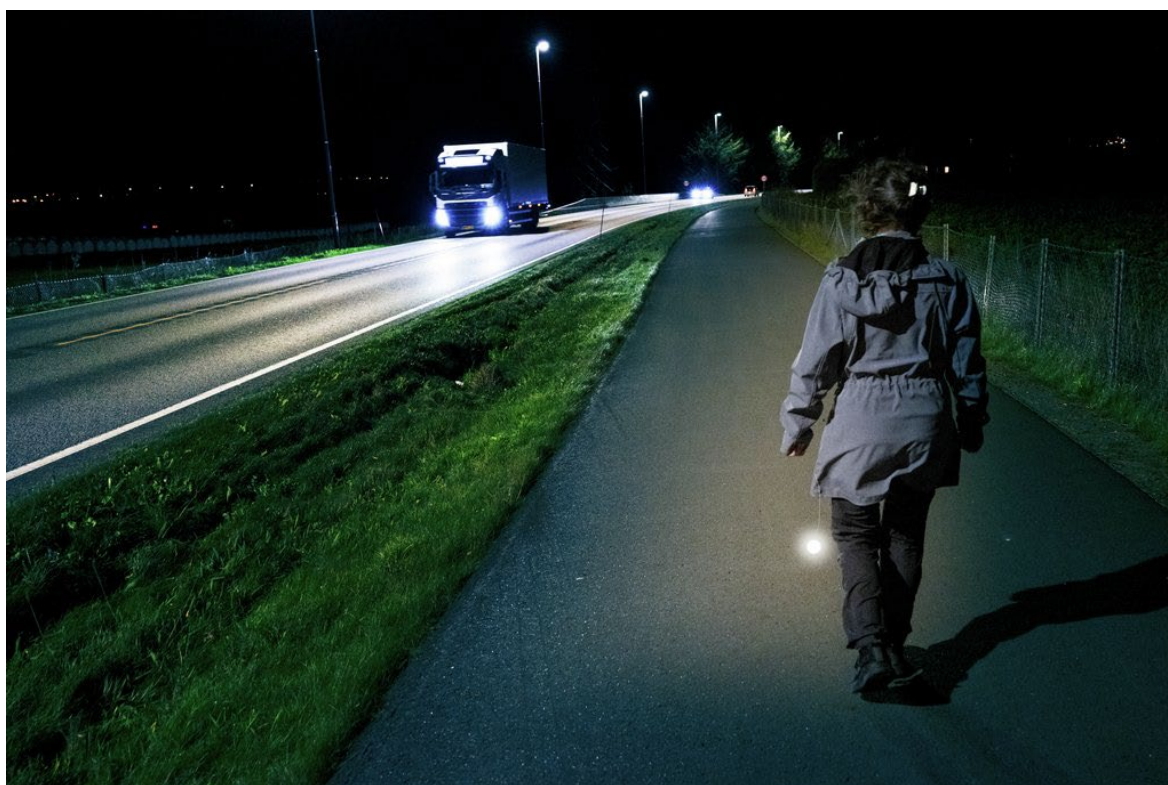


Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### 3.7.5 Syklister og fotgjengeres risiko

#### Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei

##### Tilstandsmål/måleindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) (M.7.3).
- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm) (M.7.4).

##### Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

#### Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS)

Risiko regnes her som antall drepte og hardt skadde per million km.

Oversikt over drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).

Antall sykkelkm og antall gåkm hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år. Imidlertid er det fra og med 2018 innført et nytt regime med årlige RVUer, men med et noe mer begrenset utvalg av respondenter.

I figurene 3.15 og 3.16 har vi sett på utviklingen i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million km for henholdsvis syklister (indikator M.7.3) og fotgjengere (M.7.4). Vi har tatt for oss reisevanedata i de fire siste RVUene fra den fireårige syklusen<sup>32</sup>, og knyttet to år med ulykkesdata til hver RVU. Risiko for 2018/2019, 2020/2021 og 2022/2023 er beregnet ut fra reisevanedata for de årlige RVUene.

Generelt må resultatene i figurene 3.15 og 3.16 tolkes og brukes med forsiktighet, både fordi utvalget er basert på et begrenset antall respondenter og fordi statistiske tilfeldigheter inngår som et vesentlig element når beregningsgrunlaget begrenses til toårsperioder med drepte og hardt skadde.

Figur 3.15 viser at det fram til 2009/2010 var en trend i retning av redusert risiko for **syklister** å bli drept eller hardt skadd. Etter 2009/2010 er bildet mer uklart, men med en klar nedgang fra perioden 2020/2021 til 2022/2023.

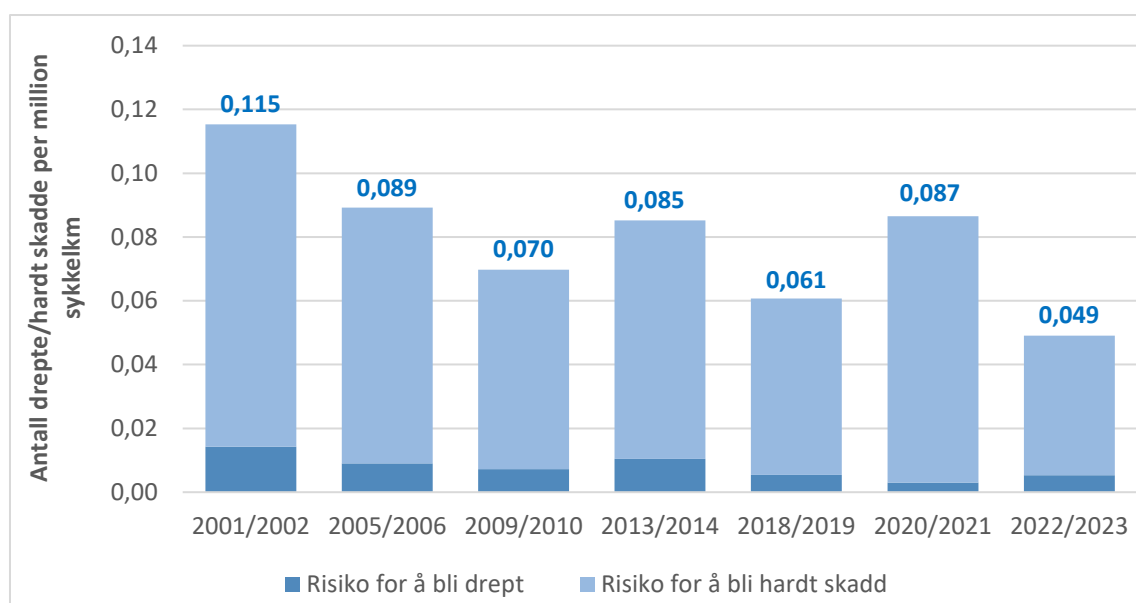
Tilstandsmålet er at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 sammenliknet med årene 2018/2019 (jf. indikator M.7.3). Det betyr at gjennomsnittlig risiko for årene 2022-2025 skal ligge på 0,046 drepte og hardt skadde per millioner sykkelkm. Figur 3.15 viser at resultatet etter de to første årene lå på 0,049. Med andre ord er vi litt på etterskudd, men ikke mer enn at tilstands-

<sup>32</sup> Det er tatt utgangspunkt i data fra TØI rapportene 1448/2015 *Risiko i veitrafikken 2013/14*, 1164/2011 *Risiko i veitrafikken 2009-2010*, 986/2008 *Risiko i trafikken 2005-2007* og 694/2003 *Risiko i trafikken 2001-2002*. Imidlertid er det gjort enkelte tilpasninger slik at figurene også inkluderer barn.



målet fortsatt er innen rekkevidde. Dersom vi ser på enkeltåret 2023 var risikoen nede på 0,045 drepte og hardt skadde per millioner sykkelkm.

Fra og med 2022 blir ulykker med elsparkesykkel registrert under *Liten elektrisk motorvogn*. Tidligere ble slike ulykker registrert som sykkelulykker. Drepte og hardt skadde på elsparkesykkel inngår ikke i beregningsgrunnlaget for figur 3.15. Det betyr at heller ikke elsparkesykkelulykker registrert som sykkelulykker (dvs. før 1/1-2022) inngår, og at figuren viser risikoutviklingen for tradisjonelle sykler (inkludert elsykkel).



Figur 3.15 - Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million sykkelkm.

Det har vært en klar reduksjon i antall drepte og hardt skadde syklistene de to siste årene, men fra 2000 til 2021 var det i motsetning til for de fleste andre trafikantgrupper ingen klar reduksjon i summen av drepte og hardt skadde syklistene<sup>33</sup>. Imidlertid viser resultatene fra RVU at omfanget av sykling har økt med i underkant av 70 prosent fra 2001/2002 til 2022/2023. Vi har gode indikasjoner på at den økte syklingen i all hovedsak er i de største byområdene (jf. kapittel 2.3).

Studier basert på behandlede syklistskader ved Oslo skadelegevakt i 2014<sup>34</sup> og 2019<sup>35</sup> dokumenterer stor underreportering av hardt skadde syklistene. Underreporteringen gjelder i hovedsak eneulykker med sykkelen som eneste involverte kjøretøy. Vi velger å anta at graden av underreportering er konstant, og at figur 3.15 derfor gir et omtrentlig riktig bilde av hvordan utviklingen har vært over tid. Men den reelle risikoen for å bli hardt skadd per syklet km er betydelig høyere enn det som framgår av søylene i figur 3.15.

Figur 3.16 viser at det fram til 2009/2010 var en betydelig reduksjon i risikoen for **fotgjengere** å bli drept eller hardt skadd per gåkm. Den reduserte risikoen skyldes en kombinasjon av at antall drepte

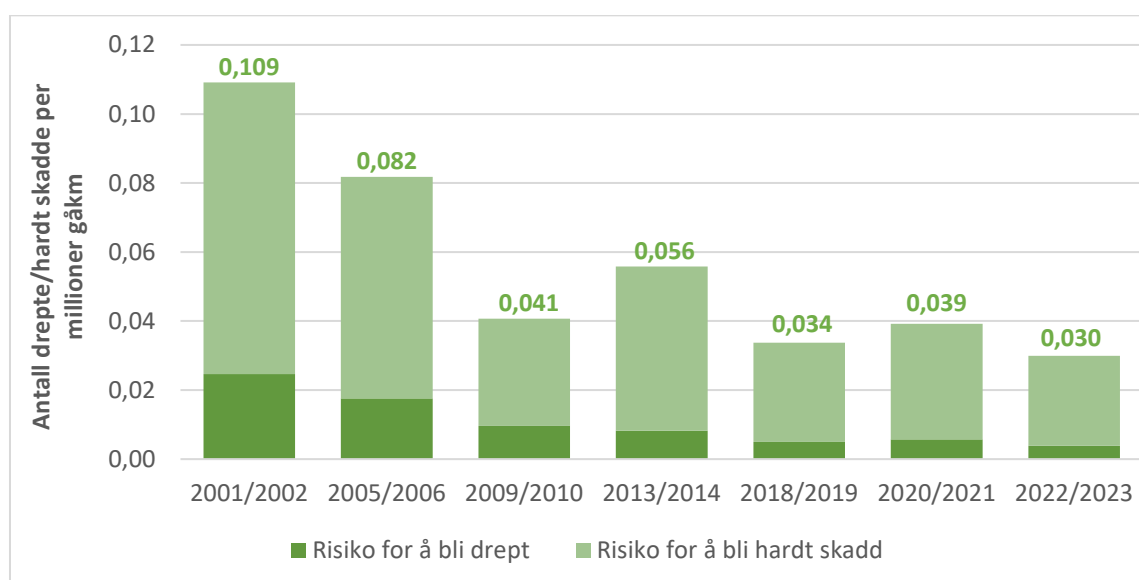
<sup>33</sup> Dette gjelder selv om vi ikke regner med drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

<sup>34</sup> *Sykkelskader i Oslo i 2014 Oslo skadelegevakt* (Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen, 11/6-2015).

<sup>35</sup> Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo – Resultater fra en registrering i 2019/2020 (Statens vegvesens rapporter nr. 720).

og hardt skadde fotgjengere ble redusert og at omfanget av gåing økte. Etter 2009/2010 har risikoen holdt seg på et noenlunde likt nivå.

Tilstandsmålet er at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 sammenliknet med årene 2018/2019 (jf. indikator M.7.4). Det betyr at gjennomsnittlig risiko for årene 2022-2025 skal ligge på 0,025 drepte og hardt skadde per millioner gåkm. Figur 3.16 viser at resultatet etter de to første årene ligger på 0,030. Med andre ord er vi godt på etterskudd, og må de neste to årene ned i 0,020 drepte og hardt skadde per millioner gåkm for at vi skal nå tilstandsmålet.



Figur 3.16 - Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million gåkm.

Den faktiske risikoen for å bli hardt skadd som fotgjenger per gåkm er betydelig høyere enn det som går fram av søylene i figur 3.16. Det skyldes at det i definisjonen av en veitrafikkulykke er et krav om at minst ett kjøretøy skal være involvert. Eneulykker blant fotgjengere (fallulykker m.m.) blir derfor ikke regnet som veitrafikkulykker, og inngår heller ikke i vår ulykkesstatistikk.

Basert på en undersøkelse ved Oslo skadelegevakt i 2016<sup>36</sup> anslås at det for hver hardt skadd fotgjenger i ulykkesregisteret (TRULS) er om lag 20 hardt skadde fotgjengere som ikke inngår i statistikken. De fleste av disse blir hardt skadde i eneulykker (dvs. ulykker som ikke faller inn under definisjonen av veitrafikkulykker).

<sup>36</sup> TØI rapport 1609/2017 *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 – en analyse av skadedata fra Oslo legevakt* (Hanne Beate Sundfør og Torkel Bjørnskau, desember 2017).

## 3.8 Motorsykkel og moped

### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

#### *Tilstandsmål/måleindikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm) (M.8.1).

#### *Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

Ingen

### Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS) og statistikk om transportytelser

Tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped er kjøretøy med svært ulik risiko. Derfor ble det i tiltaksplanen for 2022-2025 fastsatt mål for tilstandsutviklingen innenfor hver av de tre kategoriene for seg. Videre ble det besluttet å endre fra å måle risiko per kjøretøykm, slik det ble gjort i planperioden 2018-2021, til å måle per personkm.

Oversikt over drepte og hardt skadde på motorsykkel og moped hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).

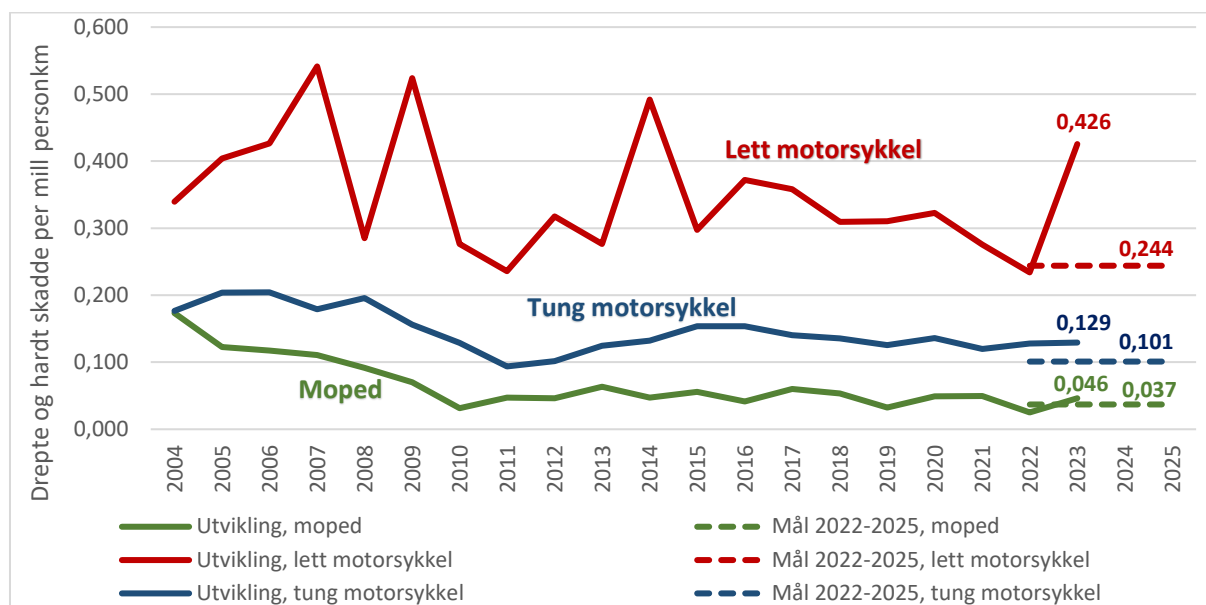
Antall km som kjøres med motorsykkel og moped hentes fra TØI sine dokumenter om *Transportytelser i Norge*, som oppdateres årlig. I og med at tilstandsmålet gjelder risiko per personkm, må vi legge til grunn et gjennomsnittsbelegg for henholdsvis lett motorsykkel, tung motorsykkel og moped. I tidligere utgaver av *Transportytelser i Norge* er det tatt utgangspunkt i at belegget er 1,07 for lett motorsykkel, 1,15 for tung motorsykkel og 1,0 for moped (jf. at det ikke er lov til å ha med seg passasjerer på moped). Basert på RVU for 2018/2019 er det beregnet at belegget på motorsykkel burde vært nedjustert til 1,04. For moped beholdes forutsetningen om at det ikke kjøres med passasjerer.

Figur 3.17 viser utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per personkm for henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel (jf. indikator M.8.1). Resultatene fra og med 2018 er beregnet med nye beleggstall for lett og tung motorsykkel (jf. forrige avsnitt), mens det fra 2015 til 2017 er lagt inn en gradvis overgang fra gamle til nye beleggstall. Dette betyr at grafene i figur 3.17 avviker noe fra figur 14.1 på side 100 i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Vi har holdt fast ved at målet om at den gjennomsnittlige risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 sammenliknet med perioden 2017-2020. Med et belegg på 1,04 blir målet at:

- Det i perioden 2022-2025 maksimalt skal være **0,244** drepte eller hardt skadde per personkm med **lett motorsykkel** (mot 0,237 som er oppgitt i tiltaksplanen for 2022-2025 og som tar utgangspunkt i et belegg på 1,07).
- Det i perioden 2022-2025 maksimalt skal være **0,101** drepte eller hardt skadde per personkm med **tung motorsykkel** (mot 0,092 som er oppgitt i tiltaksplanen for 2022-2025 og som tar utgangspunkt i et belegg på 1,15).

For moped er det ingen endringer i forutsatt belegg, og tallene mht. resultatutvikling og mål holdes derfor uendret i forhold til det som er vist i tiltaksplanen for 2022-2025.

Figuren viser at det for moped og lett motorsykkel var en redusert risiko fra 2021 til 2022, etterfulgt av en kraftig økning fra 2022 til 2023. Spesielt bemerkes at risikoen for lett motorsykkel i 2023 var den høyeste som er registrert siden 2014. Når det gjelder tung motorsykkel har risikoen de senere årene vært relativt stabil. De to første årene av fireårsperioden 2022-2025 ligger gjennomsnittlig risiko for lett og tung motorsykkel henholdsvis 35 og 27 prosent over målet for perioden. For moped ligger den gjennomsnittlige risikoen for årene 2022 og 2023 omtrent likt med målsettingen for fireårsperioden.



Figur 3.17 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill personkm for lett motorsykkel, tung motorsykkel og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2022-2025<sup>37</sup>.

Vi ser at det er store forskjeller i risiko innenfor samlebetegnelsen motorsykkel/moped. Basert på gjennomsnittstall for fireårsperioden 2020-2023 er det f.eks. mellom syv og åtte ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per personkm på lett motorsykkel sammenliknet med moped. Imidlertid utgjør kjøring med lett motorsykkel kun om lag 6 prosent av samlet antall personkm med motorsykkel/moped. Tilsvarende utgjør kjøring med tung motorsykkel 62 prosent og kjøring med moped 32 prosent av antall personkm.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

<sup>37</sup> Det vises til teksten over figuren som forklarer hvorfor måltallene i figur 3.17 avviker i forhold til det som er oppgitt i figur 14.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

## 3.9 Godstransport på vei

### 3.9.1 Teknisk standard

#### **Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei***

##### *Tilstandsmål/måлиндikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll (M.9.1).

##### *Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn uten hverken 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll, fordelt på henholdsvis lastebiler og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.) (U.9.1).
- Andel tungtransportkontroller med mangler (U.9.2).

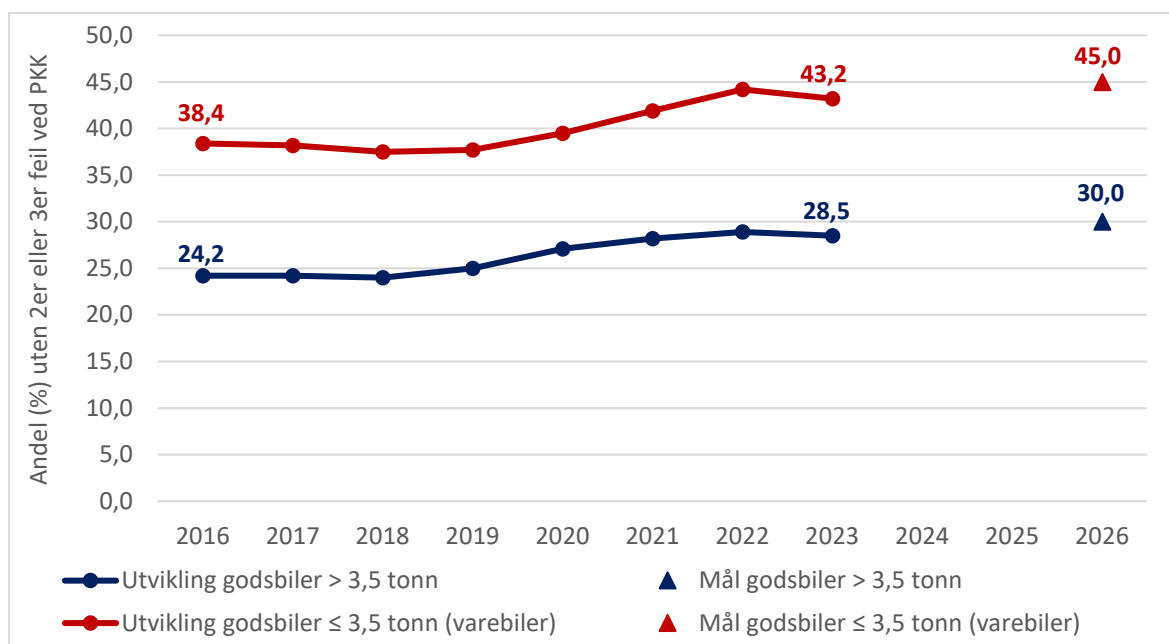
Disse indikatorene bruker data fra to ulike kilder; periodisk kjøretøykontroll (PKK) (gjelder indikatorene M.9.1 og U.9.1) og teknisk utekontroll (gjelder indikator U.9.2). I og med at alle biler skal gjennom PKK, vil resultater herfra gi en god indikasjon på hvordan den tekniske standarden på kjøretøyparken endrer seg. Resultater fra teknisk utekontroll har et annet utgangspunkt, i og med at utvalget er begrenset til de som blir tatt ut til teknisk utekontroll. Det er et mål at disse kontrollene skal være målrettede, og en lav andel kjøretøy som kan kjøre videre uten bruksforbud kan bety at vi har lykket med å målrette kontrollene. Dette er derfor ikke nødvendigvis en indikasjon på at standarden på kjøretøyparken generelt er dårlig.

#### **Tilstandsutviklingen – Resultater fra periodisk kjøretøykontroll (PKK)**

Feil ved PKK blir inndelt i feil som skal rettes uten krav om etterkontroll (1er feil), feil som gir krav om etterkontroll (2er feil) og feil som gir bruksforbud (3er feil). Statistikken fra PKK tar utgangspunkt i tilnærmet de samme kriteriene for bruksforbud og etterkontroll som gjelder ved teknisk utekontroll (se omtale nedenfor). Men i og med at utvelgelsen er ulik blir ikke resultatene direkte sammenliknbare. Videre presiseres at resultatet for PKK beregnes direkte av totalt antall kontrollerte i landet, dvs. uten noen form for vekting mellom resultater per region.

Godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn skal gjennom PKK med ett års intervaller, mens varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn skal gjennom PKK etter fire år og deretter annet hvert år. Derfor er målfastsettelse og oppfølging av resultater fra PKK splittet på kjøretøy med tillatt totalvekt henholdsvis > 3,5 tonn og ≤ 3,5 tonn.

Figur 3.18 viser at andelen godkjente godskjøretøy uten hverken 2er eller 3er feil ved PKK har hatt en klar økning fra 2018 til 2022, for så å få en liten reduksjon i 2023. (jf. indikator M.9.1). Dette gjelder både godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og godskjøretøy med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn (dvs. varebiler). Resultatene for 2023 er henholdsvis 1,5 og 1,8 prosentpoeng lavere enn målet satt for 2026.



Figur 3.18 – Andel godsbiler > 3,5 tonn og ≤ 3,5 tonn som blir godkjent i PKK uten hverken 2er eller 3er feil.

Godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn deles i to hovedgrupper; lastebil (*kjøretøygruppe N2/N3*) og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.) (*kjøretøygruppe O3/O4*). I 2023 var godkjenningssandelen 27,5 prosent for lastebil og 30,3 prosent for «tunge» tilhengere (jf. indikator U.9.1).

Godskjøretøy med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn omfatter utelukkende varebiler (*kjøretøygruppe N1*).

Dersom vi ser nærmere på resultatet for godsbiler med tillatt totalvekt > 3,5 tonn i 2023 har vi at godkjenningssandelen for lastebil (kjøretøygruppe N2/N3) var:

- 48,3 prosent for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 64,7 prosent for understell og understellsutstyr
- 68,0 prosent for bremseanlegg
- 75,0 prosent for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

For «tunge» tilhengere (kjøretøygruppe O3/O4) var godkjenningssandelen:

- 50,7 prosent for bremseanlegg
- 58,8 prosent for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 71,5 prosent for understell og understellsutstyr
- 72,4 prosent for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

Når det gjelder bremseanlegg er det en klar sammenheng mellom godkjenningssandel og registreringsår. I 2023 viser resultatene at:

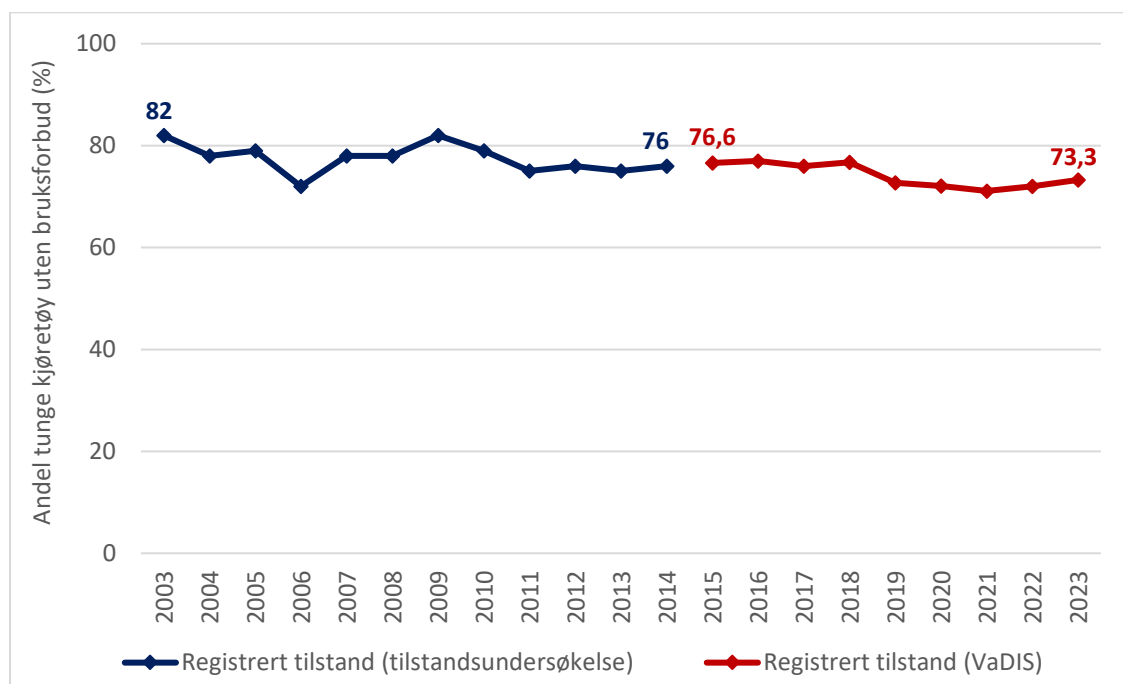
- For lastebil var godkjenningssandelen 50,7 prosent for biler med registreringsår 2004, 55,9 prosent for biler med registreringsår 2014 og 94,1 prosent for biler med registreringsår 2022.
- For «tunge» tilhengere var godkjenningssandelen 38 prosent for biler med registreringsår 2004, 39,5 prosent for biler med registreringsår 2014 og 84,3 prosent for biler med registreringsår 2022.

### Tilstandsutviklingen – Resultater fra teknisk utekontroll

Teknisk utekontroll av tunge kjøretøy omfatter forhold som bremses, vekter, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last. Særlig graverende feil og mangler som avdekkes ved teknisk utekontroll medfører bruksforbud, dvs. at kjøretøyet holdes igjen inntil forholdet er rettet opp.

Data om tilstanden til og med 2014 er hentet fra Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøy. Denne tilstandsundersøkelsen blir ikke lenger gjennomført, og data fra og med 2015 er derfor i stedet hentet fra Statens vegvesen sitt kontrollsystem, VaDIS2. Mens resultatene fra tilstandsundersøkelsen var basert på et antall kontrollerte kjøretøy som ble valgt ut etter bestemte kriterier for å få et tilfeldig utvalg, er resultatene som hentes ut av VaDIS2 basert på det samlede antall utførte tungbilkontroller ved teknisk utekontroll. Resultatene fra de to kildene er derfor ikke direkte sammenliknbare. Desto mer målrettet kontrollvirksomheten er, jo mindre representative blir resultatene fra VaDIS2, med hensyn på å vise den faktiske tilstanden på kjøretøyparken.

Vi tolker det slik at jo lavere andel som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud desto bedre har vi lyktes med å målrette utekontrollen. Figur 3.19 viser at 73,3 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2023 ikke fikk bruksforbud (jf. indikator U.9.2)<sup>38</sup>. Figuren viser at resultatene for perioden 2011-2018 lå stabilt på mellom 75 og 77 prosent uten bruksforbud. Etter 2018 fulgte tre år på rad med redusert andel uten bruksforbud. Resultatene for 2022 og 2023 viser at andelen igjen øker, men ligger fortsatt en god del lavere enn nivået vi hadde før 2018.



Figur 3.19 - Andel kontrollerte tunge kjøretøy som ikke gis bruksforbud (resultater fra teknisk utekontroll).

<sup>38</sup> I figuren er resultater fra tilstandsundersøkelsen (til og med 2014) vektet per region. Det samme gjelder resultater fra VaDIS for perioden 2015-2017. I og med at fokus nå er på å bruke kontrollressursene mest mulig effektivt, uavhengig av region, blir en slik vektning irrelevant. I figuren er det derfor fra og med 2018 vist nasjonale tall fra VaDIS, uten vektning.

73,3 prosent uten bruksforbud betyr at hele 26,7 prosent har feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud. Bruksforbud kan skyldes ulike forhold. Resultater fra 2023 viser at:

- 12,2 prosent av kjøretøyene der kontroll av bremses ble utført som rulleprøver ble ilagt bruksforbud.
- 9,2 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for vekt ble ilagt bruksforbud.
- 27,3 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for lastsikring ble ilagt bruksforbud.
- 7,4 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for sikt/utsyn ble ilagt bruksforbud.

Her er det å bemerke at andelen av de kontrollerte for henholdsvis bremses og lastsikring som er gitt bruksforbud har økt kraftig fram til 2021, og deretter stabilisert seg. Dette er vist i tabell 3.7.

Tabell 3.7 – Utvikling i andel tunge kjøretøy som er kontrollert for henholdsvis bremses og lastsikring som er gitt bruksforbud.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Andel av kjøretøy der det er utført kontroll av <b>bremses</b> som rulleprøve som er ilagt bruksforbud	5,2 %	6,0 %	8,2 %	14,7 %	13,0 %	12,2 %
Andel av kjøretøy der det ble utført kontroll for <b>lastsikring</b> som er ilagt bruksforbud	15,1 %	17,7 %	22,7 %	27,8 %	27,0 %	27,3 %

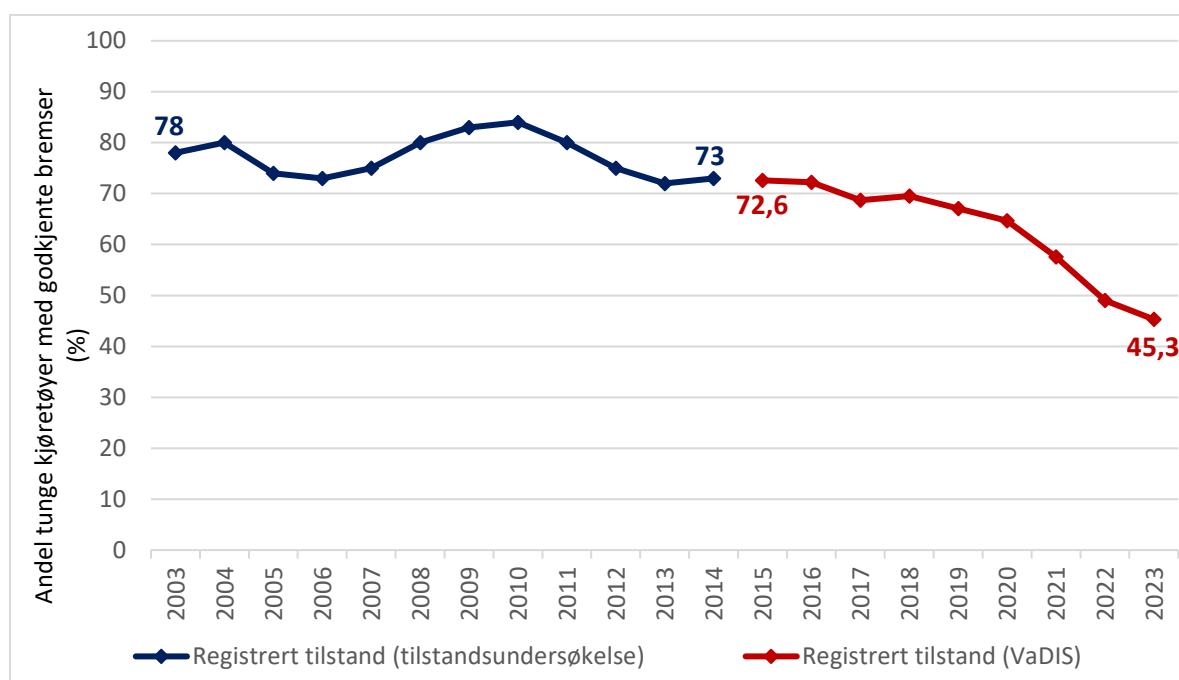
Det er flere forhold som kan bidra til å forklare utviklingen vist i tabellen. For det første gir resultatene en indikasjon på at Statens vegvesen har lyktes med intensjonen om at kontrollene skal være mer målrettede. I tillegg kan det ha hatt betydning at kontrollørene sin kompetanse har økt.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



Figur 3.20 viser at 45,3 prosent av de tunge kjøretøyene som fikk utført bremsekontroll i 2023 hadde godkjente bremses, dvs. at hele 54,7 prosent hadde feil og mangler (og 12,2 prosent hadde så alvorlige feil at det ble ilagt bruksforbud – se tabell 3.7). Trenden er at andelen med godkjente bremses er klart synkende, og de to siste årene har under halvparten av kjøretøyene med bremseprøver hatt godkjente bremses. Dette skyldes trolig de samme forhold som er omtalt i det foregående avsnittet. Det er også verdt å merke seg at andelen godkjente bremses varierer mye mellom ulike deler av landet. I utekontrollregion sør var det i 2023 kun 35,7 prosent av de tunge kjøretøyene som ble kontrollert med bremseprøver som hadde godkjente bremses.



Figur 3.20 - Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses (resultater fra teknisk utekontroll)

### 3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

#### Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene i Statens vegvesen sine kontroller langs vei (U.9.3).

#### Tilstandsutviklingen – Resultater fra kjøre- og hviletidskontroller

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene omfatter blant annet regelverk med hensyn til døgnhvil, lengste daglige kjøretid, pauser, ukehvil og bruk av fartsskriver. Bestemmelsene omfatter alle førere som kjører personer eller gods med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Det er et krav om at minst 3 prosent av arbeidsdagene til disse førerne skal kontrolleres. Minst 30 prosent av kontrollene

skal være langs vei og minst 50 prosent skal være i foretak. Kontrollene på vei deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens det kun er Statens vegvesen som utfører kontroll i foretak. Den enkelte fører kontrolleres for 28 døgn tilbake i tid og for kontrolldagen, eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 døgn siden.

Resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller hentes fra VaDIS2. Vi velger til vårt bruk kun å ta med resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på vei. Resultater av politiets kjøre- og hviletidskontroller og fra Statens vegvesens kontroller i foretak inkluderes ikke. Resultatene er basert på en vekting mellom regionene<sup>39</sup>.

Resultatene for 2023 viser at det hos kun 47,5 prosent av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene (jf. indikator U.9.3)<sup>40</sup>. Dette er betydelig lavere enn resultater for tidligere år (jf. tabell 3.8), og vi må anta at dette skyldes at utvelgelsen til kjøre- og hviletidskontroller har blitt mer målrettet.

Tabell 3.8 - Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Indikator	Tilstand i 2017	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Tilstand i 2020	Tilstand i 2021	Tilstand i 2022	Tilstand i 2023
Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene <sup>A</sup>	63,6 %	63,8 %	60,0 %	53,1 %	54,5 %	53,3 %	<b>47,5 %</b>

<sup>A</sup> Gjelder Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på vei. Resultatene er hentet fra VaDIS2 og er vektet på region.

Overholdelsen av kjøre- og hviletidsreglene er dårligere blant førere av norskregistrerte kjøretøy enn blant førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2023 overholdt 44,2 prosent av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 53,9 prosent<sup>41</sup>.



Foto: Eli Ramstad, Statens vegvesen

<sup>39</sup> Statens vegvesen har endret inndeling i utekontrollregioner, først gjeldende fra 1. januar 2020 og deretter på nytt gjeldende fra 1. april 2023. Den første endringen gjaldt grensen mellom regionene øst og sør. Den andre gjaldt deling av tidligere Region vest mellom regionene sør og midt. Dette har påvirket vektningen mellom resultatene for de ulike regionene.

Vekting t.o.m. 2019: Øst 39 %, sør 21 %, vest 15 %, midt 15 % og nord 10 %

Vekting brukt for 2020-2022: Øst 25 %, sør 35 %, vest 15 %, midt 15 % og nord 10 %

Vekting brukt for 2023: Øst 25 %, sør 42 %, midt 23 % og nord 10 %

<sup>40</sup> Resultat uten vekting er 48,6 %

<sup>41</sup> Dette er beregnet direkte ut fra nasjonale tall, dvs. uten vekting mellom regionene.

## 3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

### 3.10.1 Møtefrie veier og forsterket midtoppmerking

#### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

##### *Tilstandsmål/målordikator i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (M.10.1).

##### *Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksveinettet (U.10.1).
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesveinettet (U.10.2).
- Antall km firefelts motorvei (U.10.3).
- Antall km 2-/3 felts vei med midtrekkverk (U.10.4).

#### Tilstandsutviklingen – Data om møtefri vei fra årsrapporteringen og beregninger med SKost

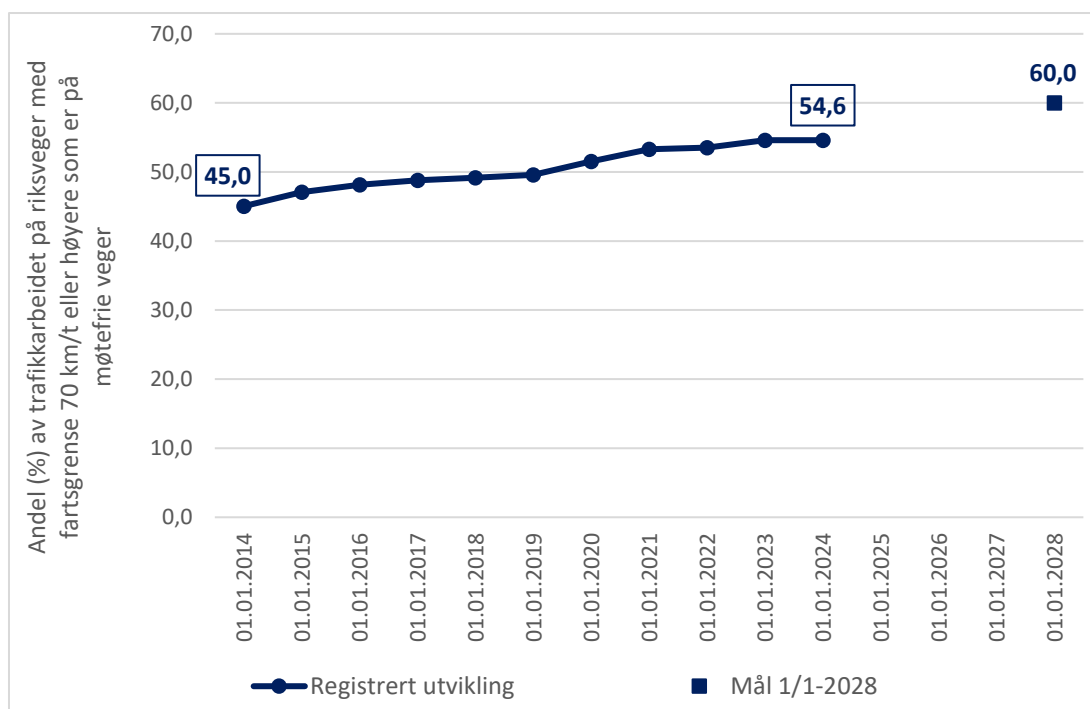
*Møtefrie veier* omfatter firefelts motorveier og to-/trefelts veier med midtrekkverk. Opplysninger om nye møtefrie riksveier som åpnes for trafikk, hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen og fra Nye Veier AS. Trafikkarbeidet på disse veistrekningene beregnes med PC-verktøyet Skost.

Bygging av møtefrie veier er høyt prioritert. I *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* er det lagt til grunn at andelen av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense  $\geq 70$  km/t som foregår på møtefrie veier skal øke til 60 prosent innen 1/1-2028. Dette er en beregnet situasjon som forutsetter at Statens vegvesen sine prosjekter med omtale i NTP gjennomføres etter da gjeldende framdrift, og at Nye Veier sine prosjekter utføres i samsvar med framdriften forutsatt i 2020. Ambisjonen i NTP er tatt med som målordikator i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* (jf. indikator M.10.1).

Det er totalt om lag 9000 km riksvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t, og om lag 45 prosent av trafikkarbeidet på disse veiene foregår på veier som var møtefrie per 1/1-2014. Per 1/1- 2024 var andelen økt til 54,6 prosent. Dette er samme andel som per 1/1-2023. Utviklingen er vist i figur 3.21.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



Figur 3.21 - Utvikling i andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er på møtefrie veier.

I 2022 og 2023 er det til sammen åpnet 42,4 km firefelts riksvei med midtdeler, hvorav kun 0,2 km i 2023 (jf. indikator U.10.3). 26 km er innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier og de resterende 16,4 km tilhører prosjekter finansiert over Statens vegvesens budsjetter.

Videre er det i 2022 og 2023 til sammen åpnet 12,3 km to-/trefelts riksvei med midtrekkverk, hvorav 0,2 km i 2023 (jf. indikator U.10.4). Dette gjelder i sin helhet prosjekter finansiert over Statens vegvesen sine budsjetter.

### **Tilstandsutviklingen – Data om forsterket midtoppmerking fra årsrapporteringen**

*Forsterket midtoppmerking* er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Opplysninger om etablering av forsterket midtoppmerking på riksveier hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen, mens opplysninger for fylkesveinettet hentes fra den enkelte fylkeskommune.

Undersøkelser viser at forsterket midtoppmerking gir en betydelig trafiksikkerhetsgevinst, og til en langt lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk.

I 2023 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 33 km *riksvei* (jf. indikator U.10.1). Resultatet er om lag det samme som i 2022, men betydelig mindre enn tidligere år. Dette har sammenheng med at det nå er få gjenværende strekninger på riksveinettet som egner seg for etablering av forsterket midtoppmerking uten forutgående breddeutvidelse og/eller tilrettelegging for syklist.

En gjennomgang viser at mellom 850 og 900 km av *fylkesveinettet* har fartsgrense  $\geq 70$  km/t og asfaltert bredde  $\geq 7,5$  meter. Dette er veier der det vil være aktuelt å vurdere etablering av forsterket midtoppmerking. I 2023 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 37,5 km fylkesvei (jf. indikator U.10.2).

Tabell 3.9 gir en omtrentlig oversikt over omfanget av forsterket midtoppmerking på riks- og fylkesveier. Antall km forsterket midtoppmerking på riksveinettet er sannsynligvis noe høyt anslått, da det ikke er tatt hensyn til veier med forsterket midtoppmerking som er bygget om til møtefri vei.

Tabell 3.9 – Omtrentlig utvikling i omfanget av forsterket midtoppmerking.

Indikator		1/1-2018	1/1-2019	1/1-2020	1/1-2021	1/1-2022	1/1-2023	1/1-2024
Antall km vei med forsterket midtoppmerking	Rv	1750 km <sup>A</sup>	1915 km <sup>A</sup>	2080 km <sup>A</sup>	2185 km <sup>A</sup>	2285 km <sup>A</sup>	2317 km <sup>A</sup>	<b>2350 km<sup>A</sup></b>
	Fv	200 km <sup>B</sup>	280 km <sup>C</sup>	310 km <sup>C</sup>	340 km <sup>C</sup>	343 km <sup>C</sup>	366 km <sup>C</sup>	<b>404 km<sup>C</sup></b>

<sup>A</sup> I følge tall i budsjettprp. for 2017 var det 1 550 km forsterket midtoppmerking på riksveinettet per 1/1-2017. I årsrapportene for SVV er det oppgitt at det ble etablert om lag 200 km forsterket midtoppmerking i 2017, om lag 165 km i 2018, om lag 165 km i 2019, om lag 105 km i 2020, om lag 100 km i 2021, om lag 32 km i 2022 og om lag 33 km i 2023.

<sup>B</sup> Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021.

<sup>C</sup> Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 80 km fylkesvei i 2018, om lag 30 km i 2019, om lag 30 km i 2020, om lag 3 km i 2021, om lag 23 km i 2022 og om lag 38 km i 2023.

### 3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker

#### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

I tiltaksplanen for 2018-2021 var det fastsatt følgende tilstandsmål: «I perioden 2018-2023 vil det bli gjennomført tiltak på 1500 km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker». Ambisjonsnivået var hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023.

I tiltaksplanen for 2022-2025 ble det ikke satt noe tallfestet mål knyttet til utbedringer for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. I stedet er det satt opp en «overordnet tilstandsformulering» som er at det «skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier».

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

- Antall km riksvei med med fartsgrense  $\geq 70$  km/t som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (U.10.5).
- Antall km fylkesvei med med fartsgrense  $\geq 70$  km/t som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (U.10.6).

#### Tilstandsutviklingen – Minstestandard på riksveinettet

I NTP 2014-2023 ble det slått fast at regjeringen ville videreføre målet om at alle 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. Dette er å anse som en ønsket minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* ble det satt som ambisjon at minstestandarden skulle være oppfylt for alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1-2024. Dette er en videreføring av det som var formulert som et foreløpig mål i tiltaksplanen for trafiksikkerhet for 2014-2017.

En grov kartlegging utført av Statens vegvesen sine regioner i 2014 viste behov for å gjennomgå og utføre tiltak på i størrelsesorden 5700 km av riksveinettet. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2014-2017 var det satt av begrenset med ressurser til målrettede tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker, og det kan derfor antas at behovet for tiltak per 1/1-2018 fortsatt lå nært opp mot 5700 km. Dette betyr at ambisjonen i NTP 2018-2029 ville krevd en solid opptrapping av innsatsen i perioden 2018-2023. Imidlertid ble det i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023 kun funnet rom for å gjennomføre nødvendige tiltak for å oppnå minstestandarden mht. utforkjøringsulykker på om lag 1500 km av riksveinettet.

Både i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* omtales minstestandarden mht. utforkjøringsulykker som en langsiktig ambisjon, men uten noen tallfestet angivelse av progresjon. Det er følgelig heller ikke noen tallfestet ambisjon i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027. Imidlertid er tilstandsmålet i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* formulert med utgangspunkt i gjeldende ambisjonsnivå da dette dokumentet forelå vinteren 2018, som var ambisjonen i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023. Som nevnt i avsnittet over var ambisjonen her at det i seksårsperioden skulle gjennomføres tiltak på 1500 km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. 2023 er siste året i perioden, og vi kan slå fast at vi var svært langt unna å nå målet i tiltaksplanen.

Tabell 3.10 viser innrapporterte resultater for fem av de seks årene i perioden 2018-2023. For disse årene er det til sammen gjennomført tiltak som gir minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på om lag 500 km riksvei. Hvis vi antar en innsats i 2021 lik gjennomsnittet for de fem årene med rapportering, har vi at vi i seksårsperioden kun klarte om lag 40 prosent av de 1 500 km som var målsettingen.

*Tabell 3.10 - Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på riksveinettet.*

Indikator	Utbedr i 2018	Utbedr i 2019	Utbedr i 2020	Utbedr i 2021	Utbedr i 2022	Utbedr i 2023	Mål
Antall km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	74 km	139 km	184 km	Ikke oppgitt i SVV sin årsrapport	Om lag 50 km <sup>A</sup>	Om lag 50 km <sup>B</sup>	1500 km (utbedr. i perioden 2018-23)

<sup>A</sup> I Statens vegvesen sin årsrapport for 2022 står det på side 46 at ca. 110 km av riksveinettet er gjennomgått og at i underkant av halvparten av disse er i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak. For den resterende delen er gjennomførte tiltak ikke tilstrekkelig for å nå opp på minstestandard.

<sup>B</sup> I Statens vegvesen sin årsrapport for 2023 er det på side 50 oppgitt at det er gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 55 km riksvei, hvorav 50 km er i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak.

### Tilstandsutviklingen – Minstestandard på fylkesveinettet

Ambisjonsnivået i NTP 2018-2029 gjaldt kun riksveinettet. Imidlertid er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Det er derfor viktig at fylkeskommunene igangsetter et systematisk arbeid for å oppnå minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på fylkesveinettet, på tilsvarende måte som Statens vegvesen gjør for riksveinettet. I 2023 ble det gjennomført tiltak for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på ca. 120 km fylkesvei (jf. indikator U.10.6).

Tabell 3.11 - Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet.

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019	Utbedret i 2020	Utbedret i 2021	Utbedret i 2022	Utbedret i 2023
Antall km fylkesvei som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	114 km	130 km	84 km	90 km	140 km	<b>120 km</b>



Foto: Tomas Rolland

### 3.1.1 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

#### Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*

*Tilstandsmål/måлиндikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

Innen 1/1-2026 skal:

- Minst 200 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune (M.11.1)*.
- Flest mulig fylkeskommuner være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune (M.11.2)*.

*Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025*

- Antall kommuner som har gyldig trafikksikkerhetsplan (*U.11.1*).
- Antall kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune (U.11.2)*.

#### Tilstandsutviklingen – Statistikk hentet fra Trygg Trafikk

*Trafikksikker kommune* er en godkjenningsordning utarbeidet av Trygg Trafikk. Målet er at det skal drives et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk. Kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* er kort oppsummert i faktaboks 19.1 på side 139 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

*Trafikksikker kommune* har medført et stort engasjement i mange kommuner. Sortland og Nissedal ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per 19/4-2024 er antallet godkjente kommuner økt til 178 (jf. indikator M.11.1). I tillegg er det én bydel som tilfredsstill kriteriene. Vedlegg 3 gir en oppdatert liste over *Trafikksikre kommuner/bydeler* per 19/4-2024. Vedlegget viser at engasjementet er ulik i ulike deler av landet. I Vestfold og Telemark er samtlige kommuner godkjent, mens Møre og Romsdal kun har én *Trafikksikker kommune*.

*Tabell 3.12 – Utvikling i antall Trafikksikre kommuner/bydeler.*

Planperioden 2014–2017					
	August 2015	13/5–2016	22/5–2017	1/1–2018	Mål 1/1–2018
	2	22	42	62	Ikke fastsatt
Planperioden 2018–2021					
	1/6–2018	1/4–2019	1/4–2020	1/5–2021	1/1–2022
	72	100	108	122	131
					Mål 1/1–2022
					125
Planperioden 2022–2025					
	1/7–2022	22/5–2023	19/4–2024		Mål 1/1–2026
	138	169	179		200

*Trafikksikre kommuner/bydeler* per 19/4-2024 har en samlet befolkning på 2,537 millioner.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Per 19/4-2024 var til sammen 93 kommuner (og én bydel) regodkjent (jf. indikator U.11.2).

Trygg Trafikk har også utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikre fylkeskommuner*. Kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* er kort oppsummert i faktaboks 19.2 på side 141 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Per 19/4-2024 var seks fylker godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*; Vestfold, Telemark, Agder, Innlandet, Trøndelag og Nordland. Senere er også Rogaland godkjent (jf. indikator M.11.2).



Tidligere undersøkelser viser at det er utarbeidet *kommunale trafikksikkerhetsplaner* i rundt 96 prosent av alle kommuner. Imidlertid er mange av planene av eldre dato, der gyldig planperiode er utgått, uten at planen er revidert. Planperioden er i de fleste tilfeller fire år, men strekker seg i enkelte kommuner opp til ti år. Per 31/12-2023 hadde 183 av landets 356 kommuner en operativ trafikksikkerhetsplan som var gyldig for 2023 (jf. indikator U.11.1). Dette er en reduksjon fra 31/12-2022 da 199 av landets kommuner hadde en operativ trafikksikkerhetsplan som var gyldig for 2022.



Bilde oppe til venstre: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen  
Øvrige bilder: Knut Opeide, Statens vegvesen

## Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde

Nedenfor følger figurer per fylke som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2023, samt målkurver for perioden 2014-2030. De fylkesvise kurvene tar utgangspunkt i det nasjonale etappemålet i NTP 2025-2036, og er fastsatt ut fra følgende prinsipp:

- Antatt situasjon i 2014 tilsvarer om lag 7 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (840 dr/h.sk for landet totalt).
- Ambisjon for 2020 tilsvarer om lag 34 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009-2012 (600 dr/h.sk for landet totalt).
- Ambisjon for 2024 tilsvarer om lag 45 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009-2012 (500 dr/h.sk for landet totalt).
- Ambisjon for 2030 tilsvarer om lag 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009-2012 (350 dr/h.sk for landet totalt).

Dette innebærer at dersom ulykkessituasjonen følger de fylkesvise målkurvene i alle fylker vil vi også nå den nasjonale ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Det har som kjent blitt gjort betydelige endringer, både når det gjelder fylkesinndeling og kommuneinndeling - først i forbindelse med *Regionreformen* gjeldende fra 1/1-2020 og deretter gjennom oppsplitting av flere fylker fra 1/1-2024. De fylkesvise figurene i dette vedlegget følger dagens fylkesinndeling, gjeldende fra 1/1-2024. Det betyr at både historiske data for 2004-2023 og målkurvene fram til 2030 er tilpasset dagens geografiske avgrensning av det enkelte fylket.

Vi velger Akershus som eksempel. Grafen for drepte og hardt skadde i Akershus i perioden 2004-2023 omfatter, i tillegg til drepte og hardt skadde i det som var Akershus fylke før 1/1-2020, også:

- Drepte og hardt skadde i tidligere Røyken og Hurum kommuner (var en del av Buskerud fylke fram til 1/1-2020, nå innlemmet i Asker kommune i Akershus fylke).
- Drepte og hardt skadde i kommunene Jevnaker og Lunner (var en del av Oppland fylke fram til 1/1-2020, nå innlemmet i Akershus fylke).
- Drepte og hardt skadde i tidligere Rømskog kommune (var en del av Østfold fylke fram til 1/1-2020, nå innlemmet i Aurskog Høland kommune i Akershus fylke).

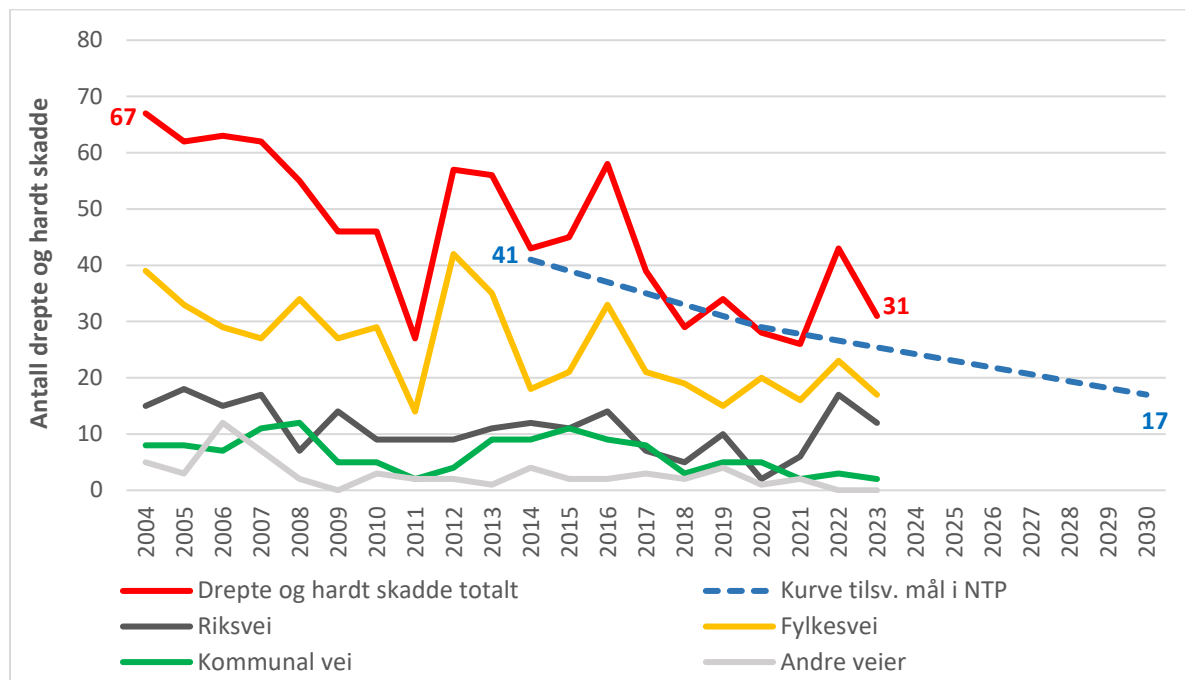
I og med at «nye Akershus» omfatter et større geografisk område enn «gamle Akershus», må også målkurven beregnes på nytt.

Tilsvarende som vist for Akershus, gjelder også for de andre fylkene med endret geografisk avgrensning.

I og med at enkelte kommuner har endret fylke blir også grunnlaget for de fylkesvise målkurvene unøyaktig. De har sin opprinnelse tilbake til tiltaksplanen for 2014-2017, og er fram til nå holdt uendret, med unntak av sammenslåing av målkurver der fylker ble slått sammen 1/1-2020 etter *Regionreformen*. Vi har nå sett behov for å gjøre en liten reberegning, slik at de fylkesvise målkurvene tar utgangspunkt i ulykkessituasjonen i perioden 2009-2012 i det geografiske området som nå tilhører fylket. Det har ført til justeringer i målkurvene for Akershus, Innlandet, Buskerud, Vestfold, Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms. Stort sett dreier det seg om små justeringer sammenliknet med målkurvene vist i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* og i tiltaksplanen

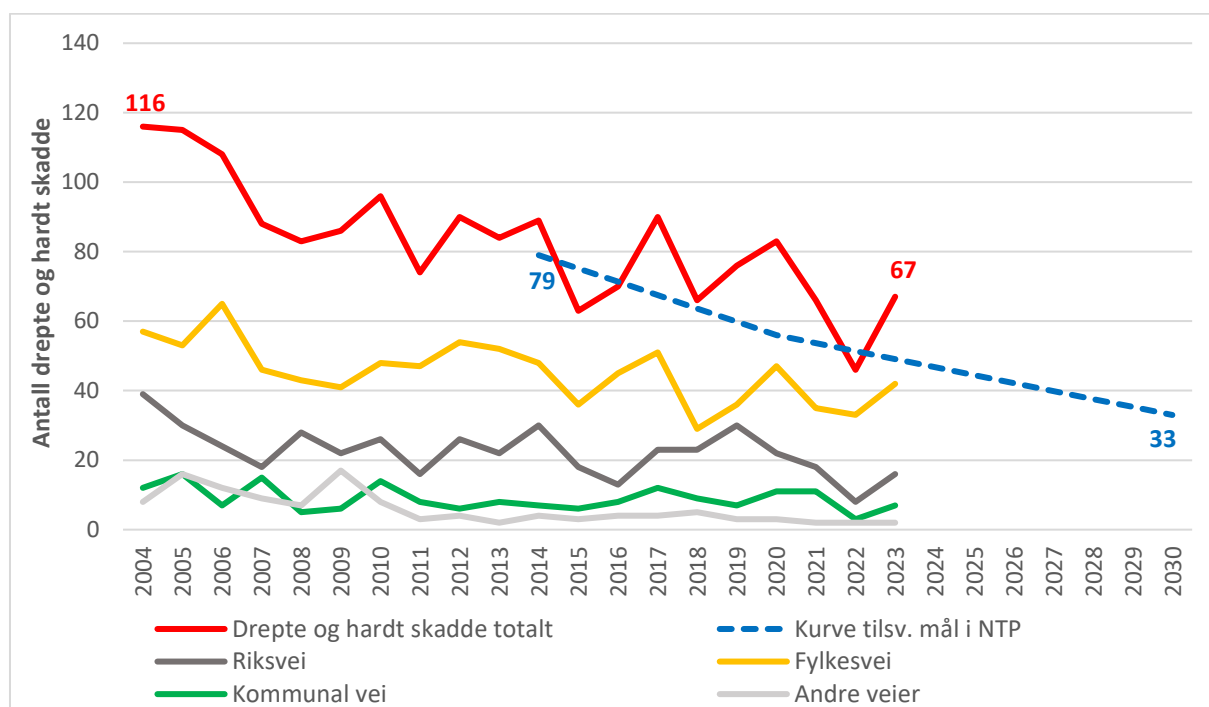
for 2022-2025. Det er kun i Akershus, Innlandet, Buskerud, Møre og Romsdal og Trøndelag målet for 2030 er justert.

## Østfold



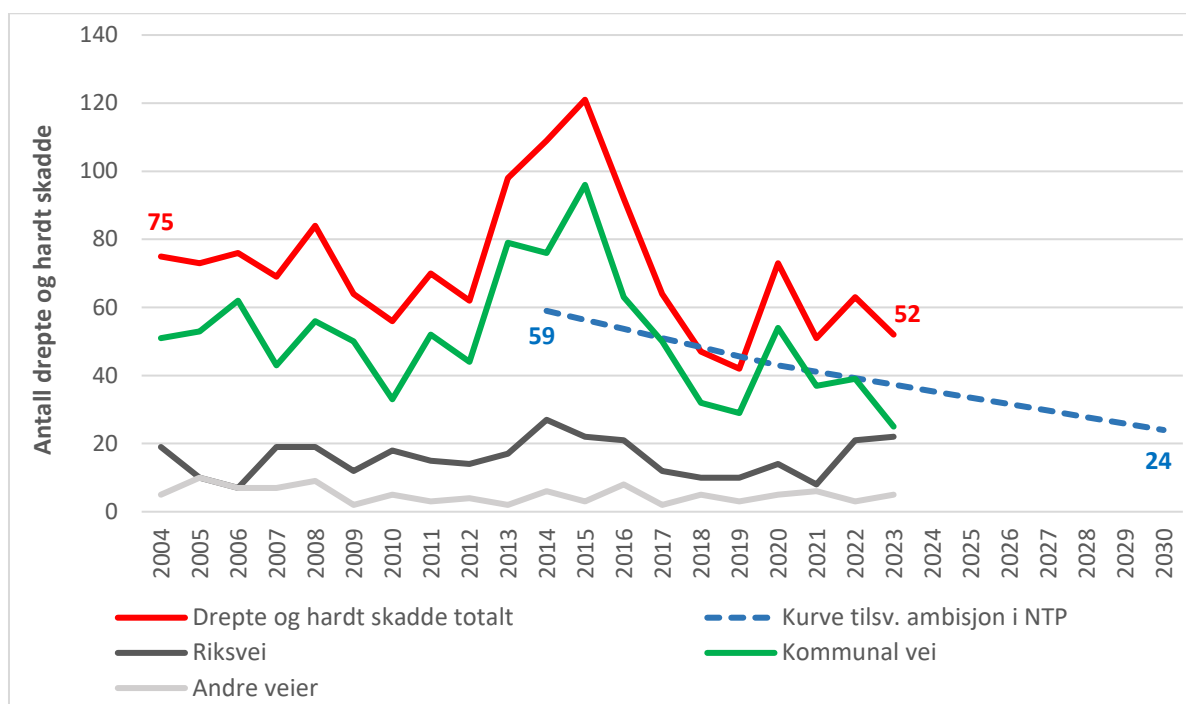
Figur V1.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Østfold fylke.

## Akershus



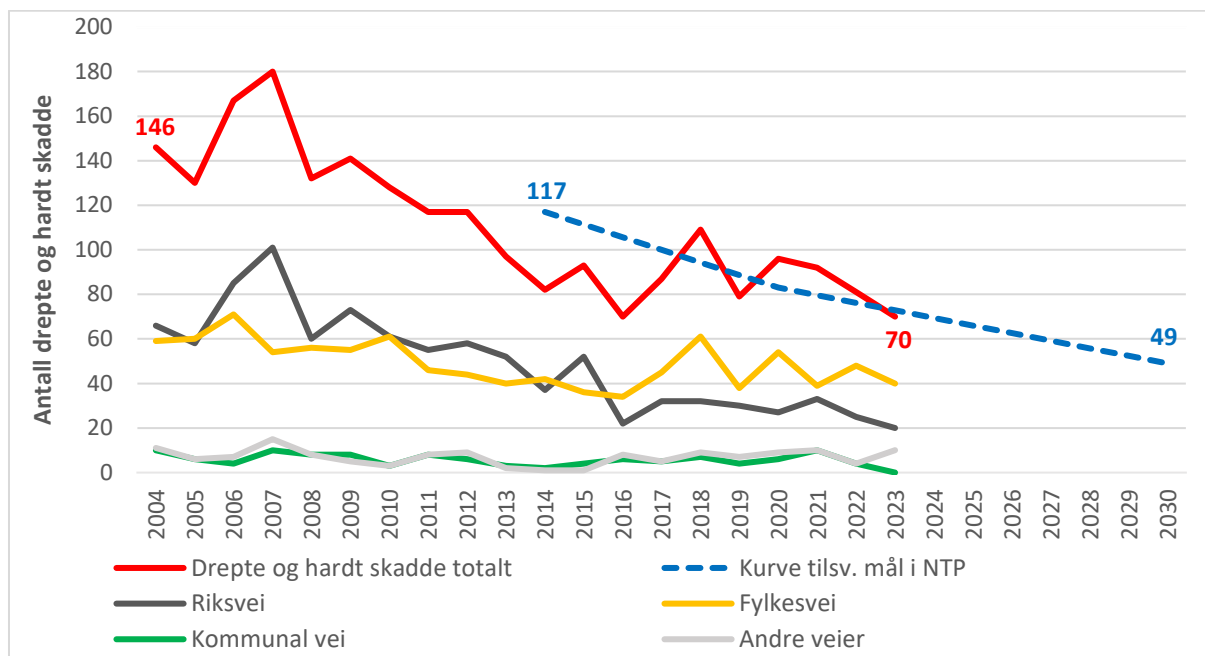
Figur V1.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Akershus fylke.

## Oslo



Figur V1.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Oslo.

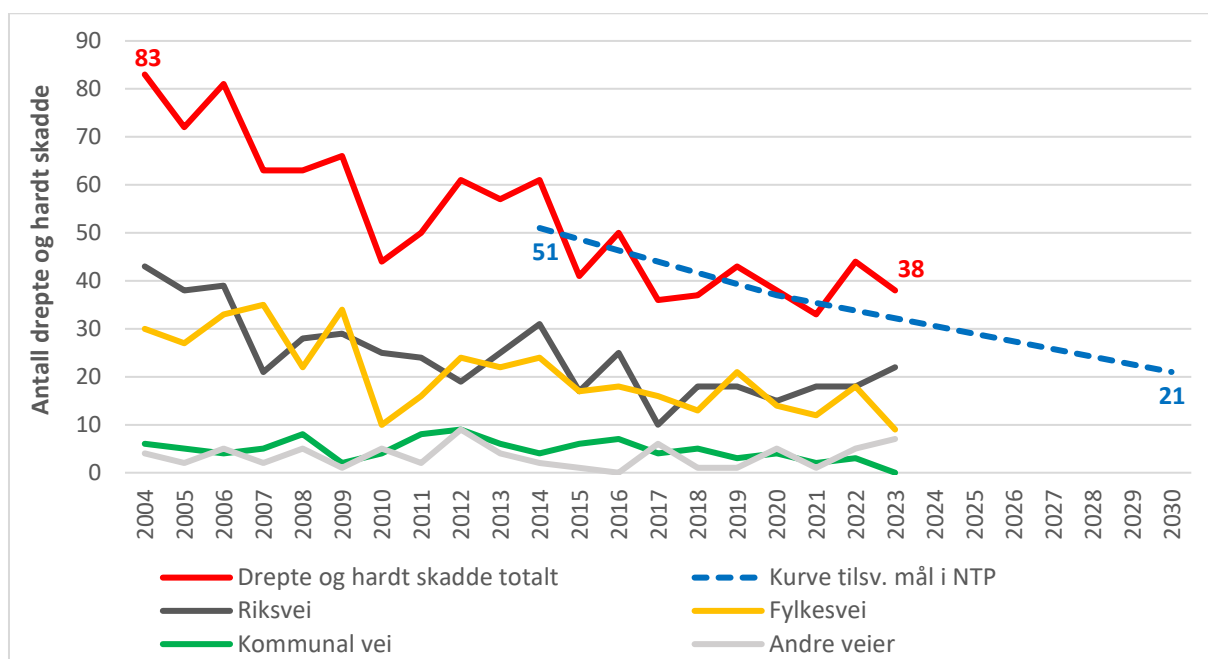
## Innlandet



Figur V1.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Innlandet.

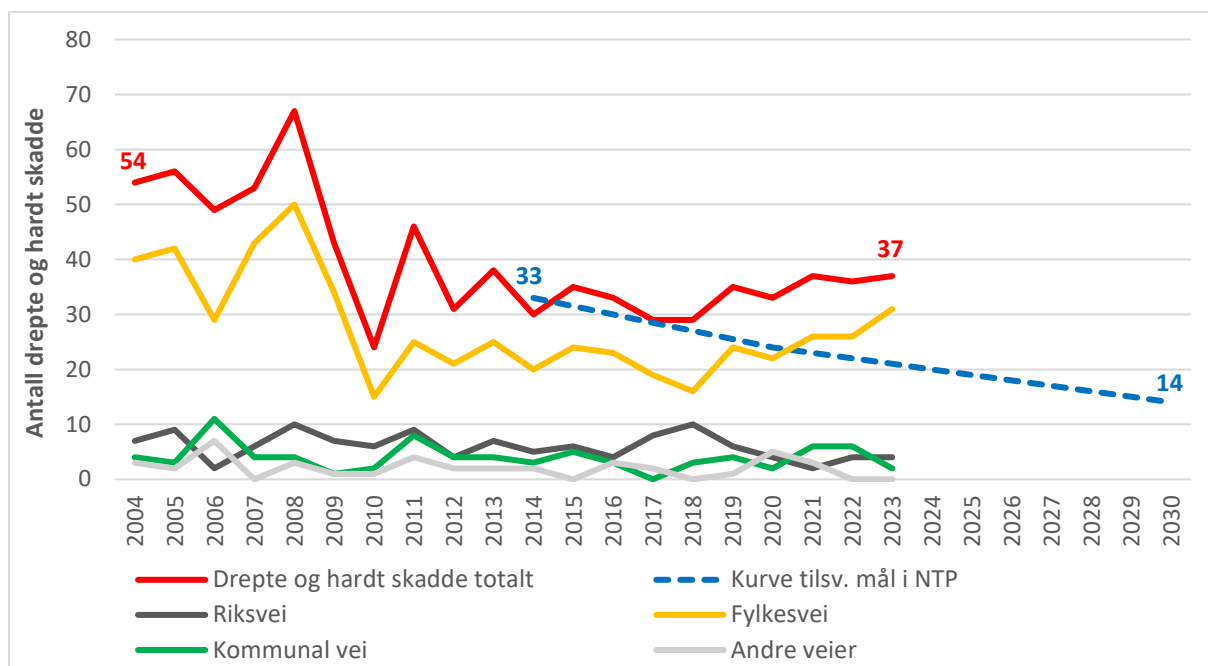
NB! Målkurven til Innlandet er justert sammenliknet med det som er vist i dokumentet *Trafikk-sikkerhetsutviklingen 2022*, jf. innledende tekst til vedlegg 1.

## Buskerud



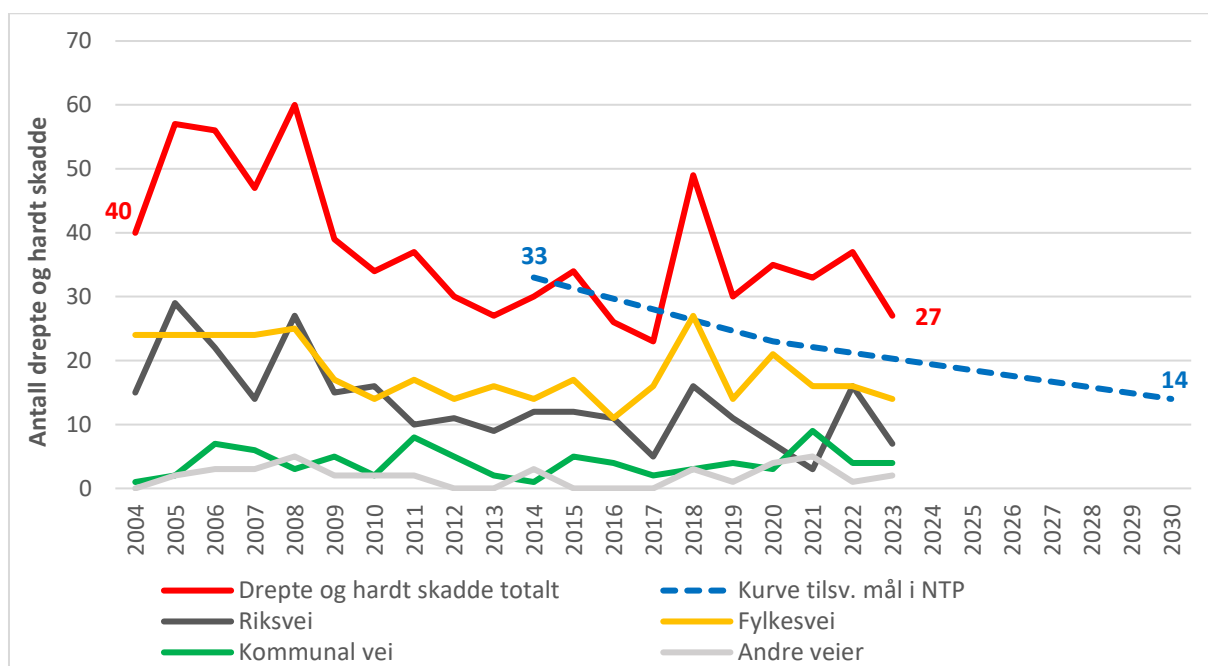
Figur V1.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Buskerud.

## Vestfold



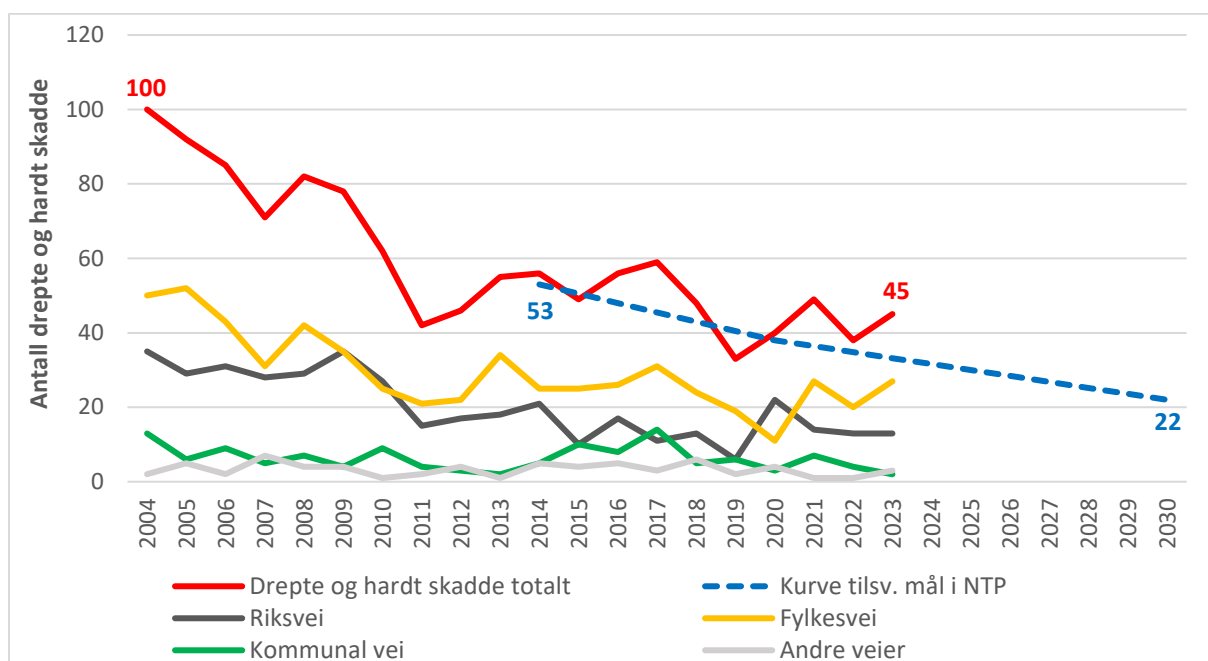
Figur V1.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestfold.

## Telemark



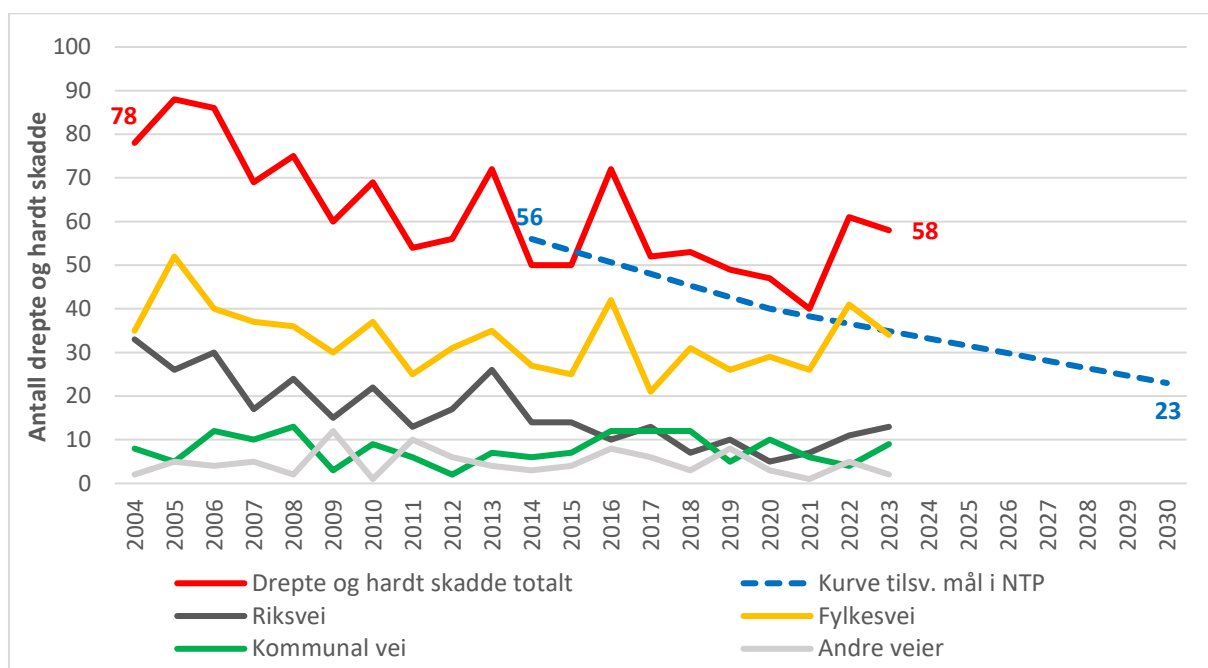
Figur V1.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Telemark.

## Agder



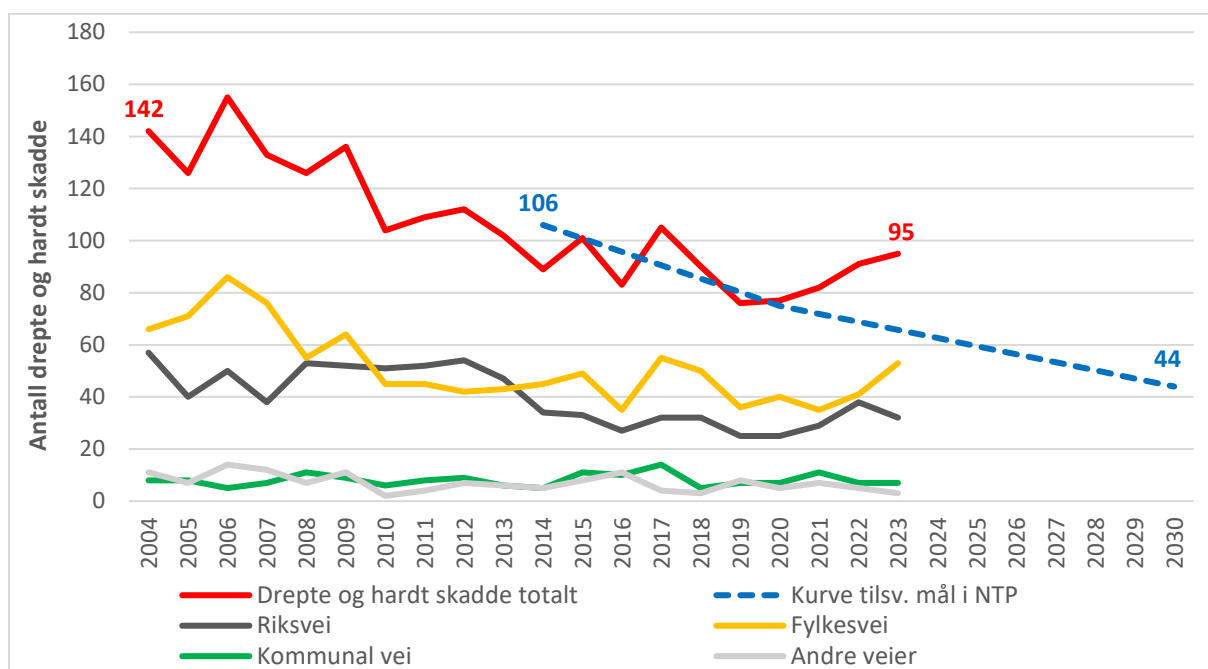
Figur V1.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Agder.

## Rogaland



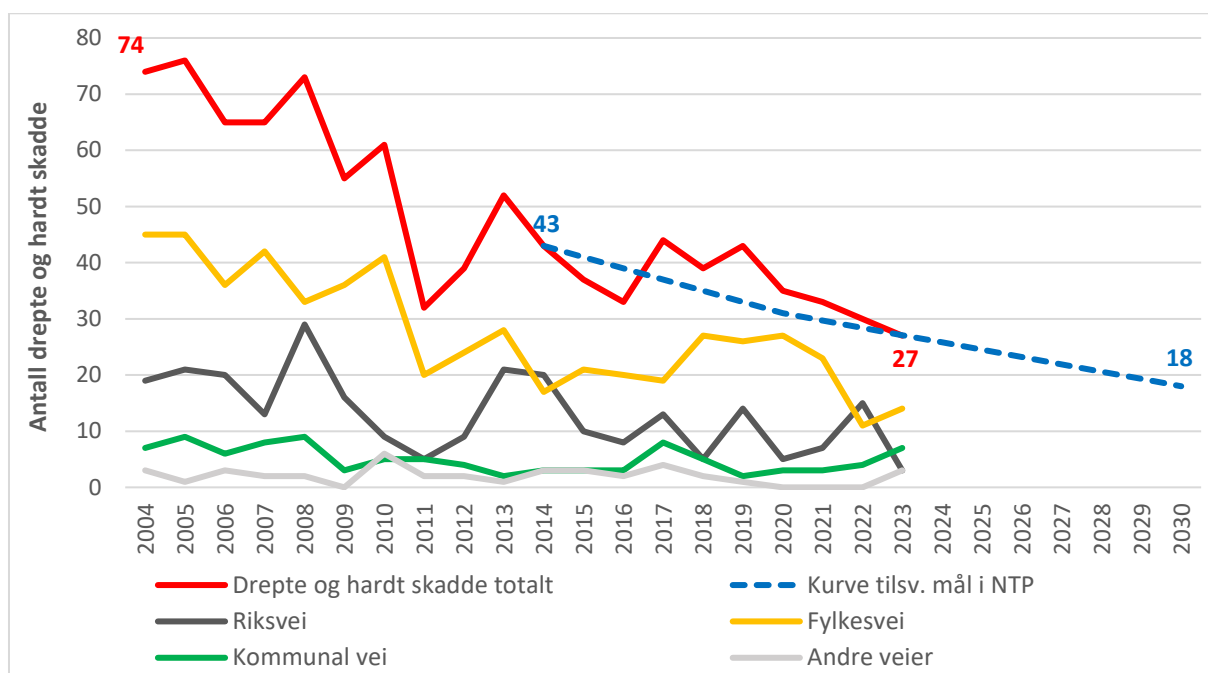
Figur V1.9 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Rogaland.

## Vestland



Figur V1.10 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestland.

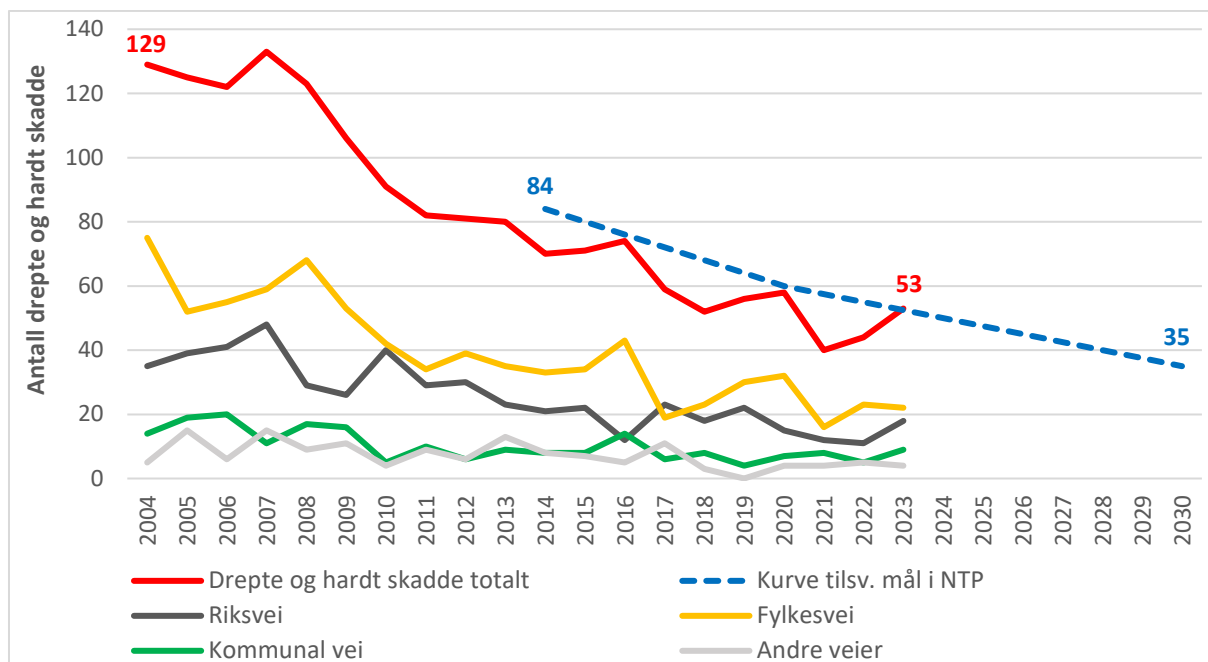
## Møre og Romsdal



Figur V1.11 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Møre og Romsdal.

NB! Målkurven til Møre og Romsdal er justert sammenliknet med det som er vist i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022*, jf. innledende tekst til vedlegg 1.

## Trøndelag

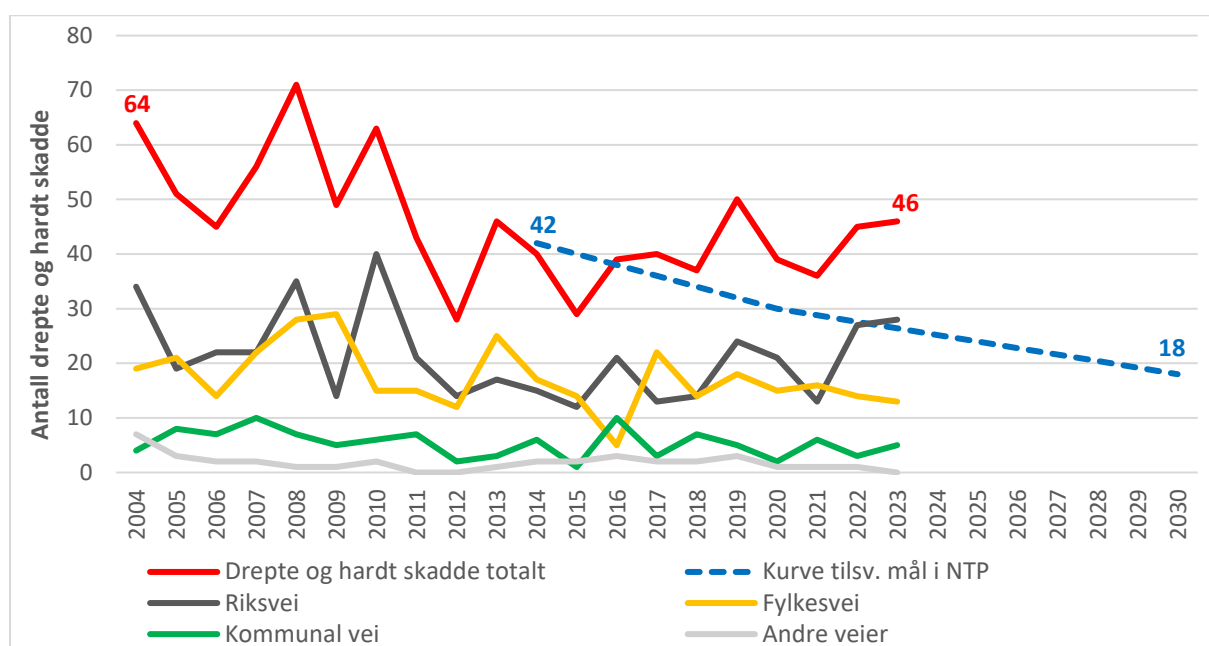


Figur V1.12 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Trøndelag.

NB! Målkurven til Trøndelag er justert sammenliknet med det som er vist i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022*, jf. innledende tekst til vedlegg 1.



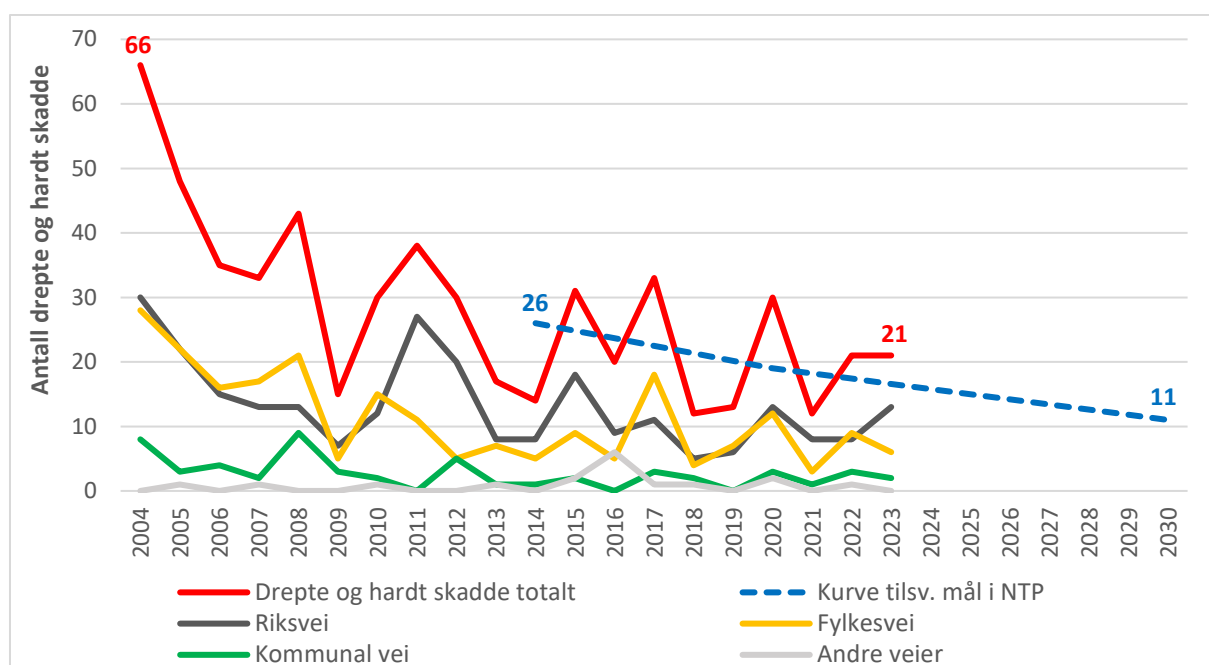
## Nordland



Figur V1.13 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Nordland.

NB! Målkurven til Nordland er justert sammenliknet med det som er vist i dokumentet *Trafikk-sikkerhetsutviklingen 2022*, jf. innledende tekst til vedlegg 1. Dette har imidlertid ikke ført til endringer i målet for Nordland i 2030.

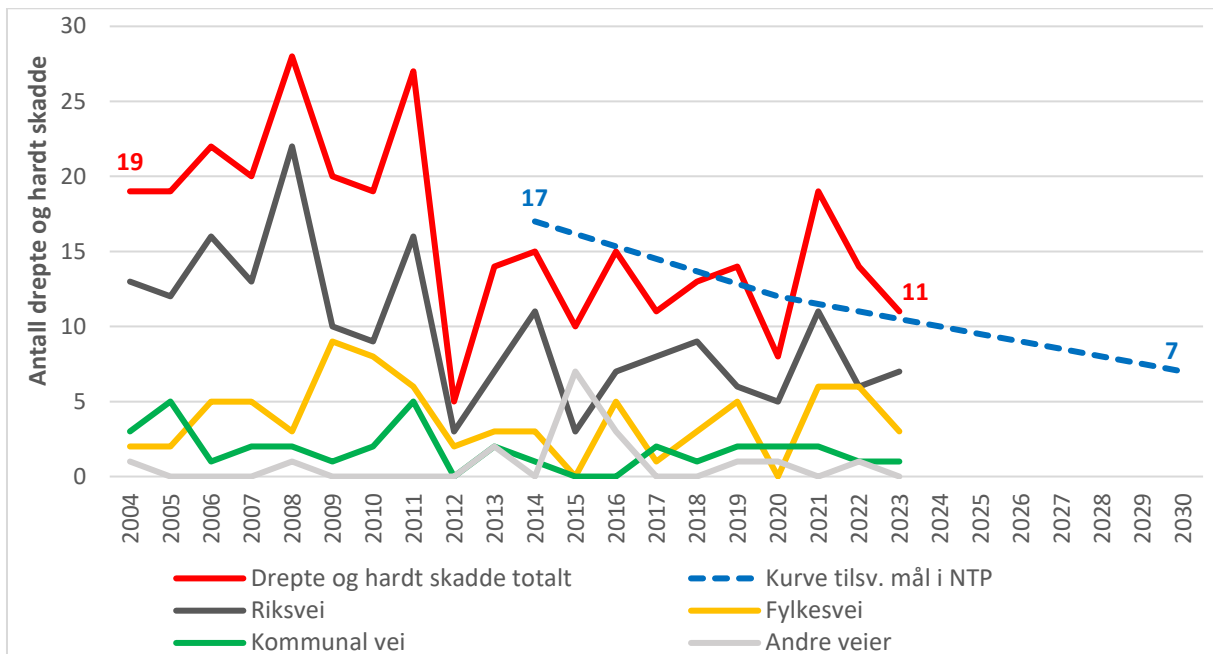
## Troms



Figur V1.14 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Troms.

NB! Målkurven til Troms er justert sammenliknet med det som er vist i dokumentet *Trafikk-sikkerhetsutviklingen 2022*, jf. innledende tekst til vedlegg 1. Dette har imidlertid ikke ført til endringer i målet for Troms i 2030.

## Finnmark



Figur V1.15 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Finnmark.

## Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene

I kapittel 2.3 er det gitt en omtale av ulykkesutviklingen i de ni byområdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004-2023, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs. buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt». Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven.

Det har vært noe uklarhet med hensyn til hvilke geografisk område som bør inngå i de enkelte grafene. Vi har valgt å legge følgende til grunn:

- For de syv byområdene med byvekstavtaler<sup>42</sup> (Nedre Glomma, Oslo, Kristiansand, Nord Jæren, Bergen, Trondheim og Tromsø) inngår kommunene som avtalen gjelder for. Vi har også valgt å ta med de deler av avtaleområdet som det eksplisitt står at nullvekstmålet ikke gjelder for.
- For de to byområdene der det arbeides med sikte på å få til byvekstavtaler (Buskerudbyen og Grenland) inngår kommunene som antas å være med på en eventuell framtidig avtale.

Hvilke kommuner som inngår er spesifisert i tilknytning til den enkelte figur.

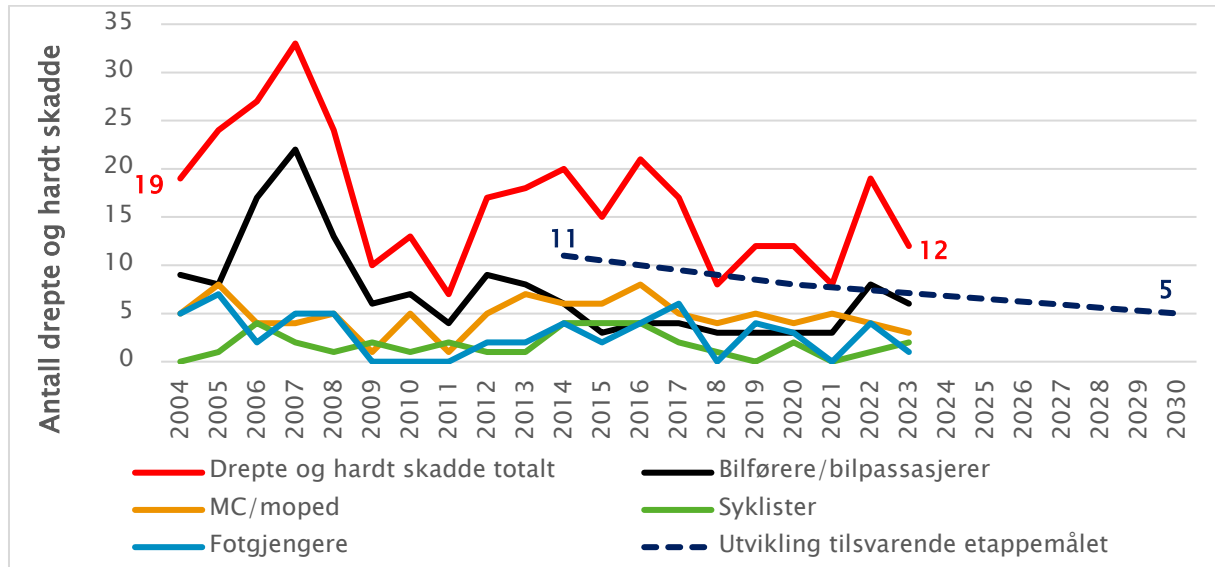
Fra og med 2022 er ulykker med elsparkesykkel registrert som «liten elektrisk motorvogn», mens dette tidligere var registrert som «sykkel». I figurene i dette vedlegget tas drepte/hardt skadde på elsparkesykkel med innenfor kategorien «sykkel», også i 2022 og 2023. Under figurene der dette er aktuelt oppgis hvor mange av de drepte/hardt skadde syklistene i 2022 og 2023 som inngår i kategorien «liten elektrisk motorvogn».

---

<sup>42</sup> Regner her både med byområder med fremforhandlet forslag til byvekstavtale og byområder med politisk vedtatt byvekstavtale.

## Nedre Glomma regionen

Nedre Glomma regionen omfatter Fredrikstad og Sarpsborg kommuner.



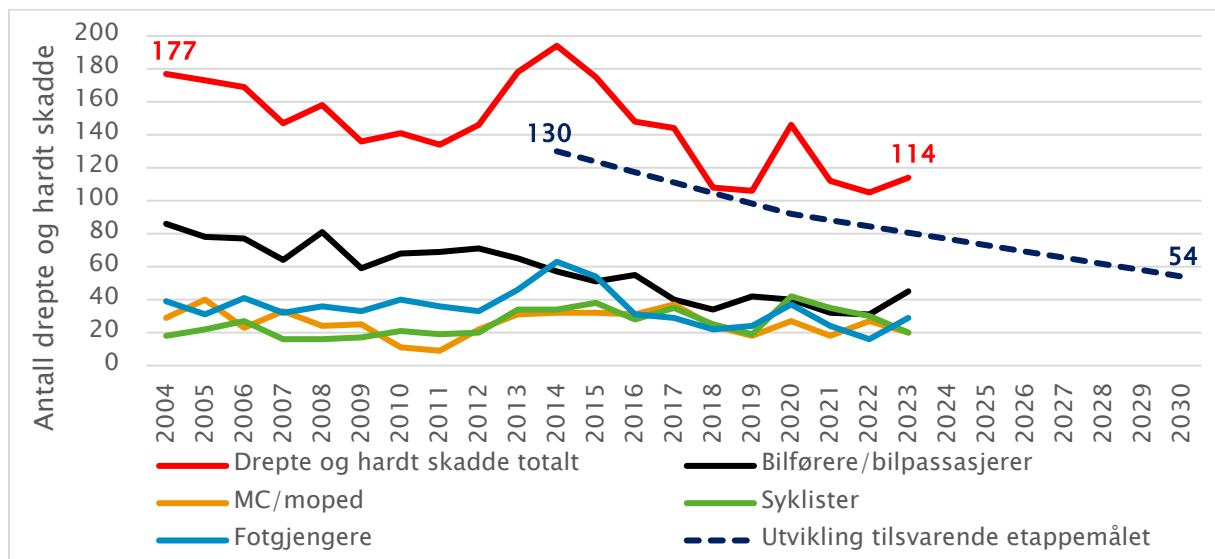
Figur V2.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nedre Glomma regionen.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.1 registrert som syklister. Dette gjaldt:

- Ingen drepte/hardt skadde syklister i 2022
- 1 av 2 drepte/hardt skadde syklister i 2023

## Osloområdet

Osloområdet omfatter i vår sammenheng Oslo kommune samt alle kommunene i tidligere Akershus fylke. Ulykker i den del av nåværende Asker kommune som ligger innenfor det som tidligere var kommunene Røyken og Hurum er ikke inkludert.



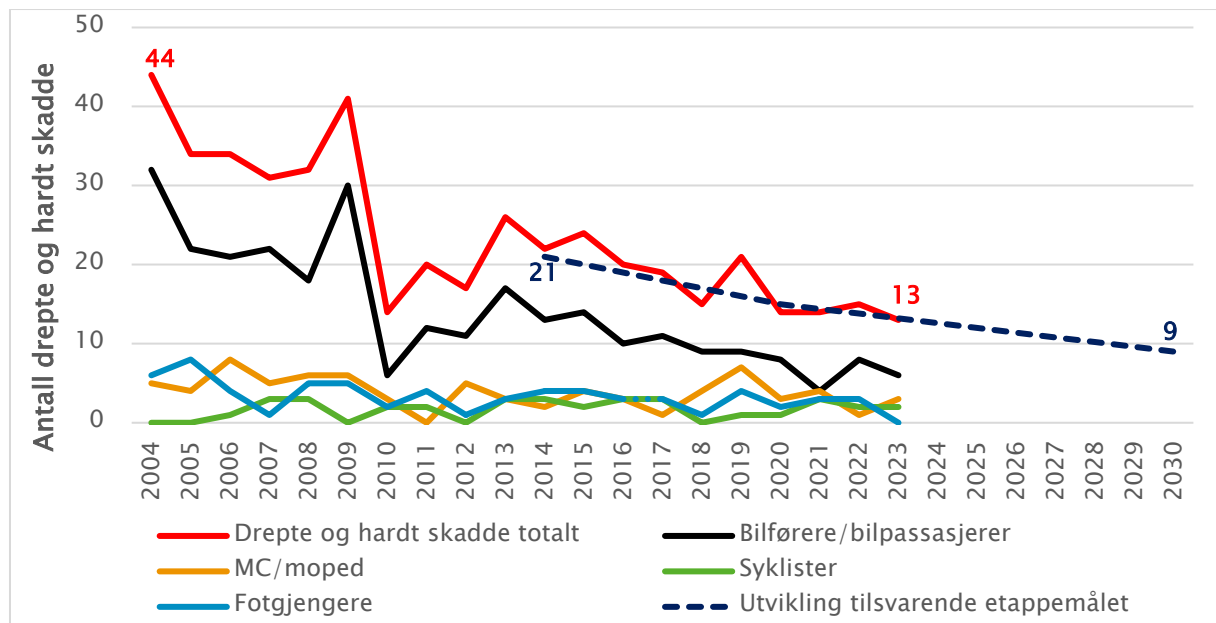
Figur V2.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Osloområdet.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.2 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 9 av 30 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 3 av 20 drepte/hardt skadde syklist i 2023

## Buskerudbyen

Buskerudbyen omfatter kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg.



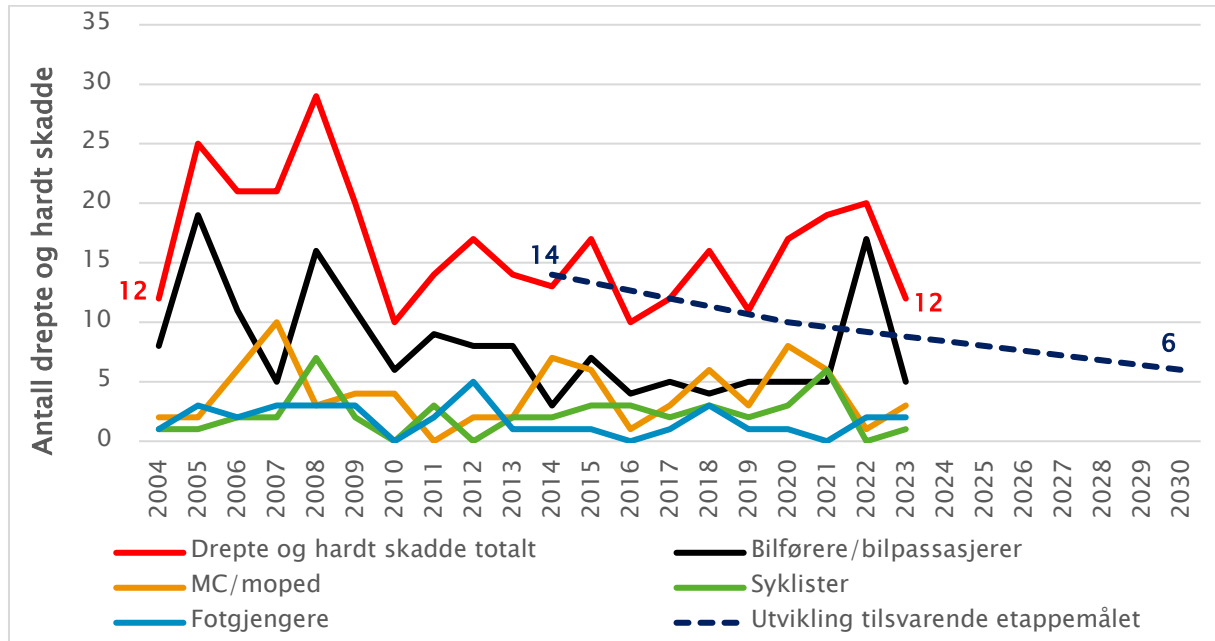
Figur V2.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Buskerudbyen.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.3 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 1 av 2 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- Ingen drepte/hardt skadde syklist i 2023

## Grenland

Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan.

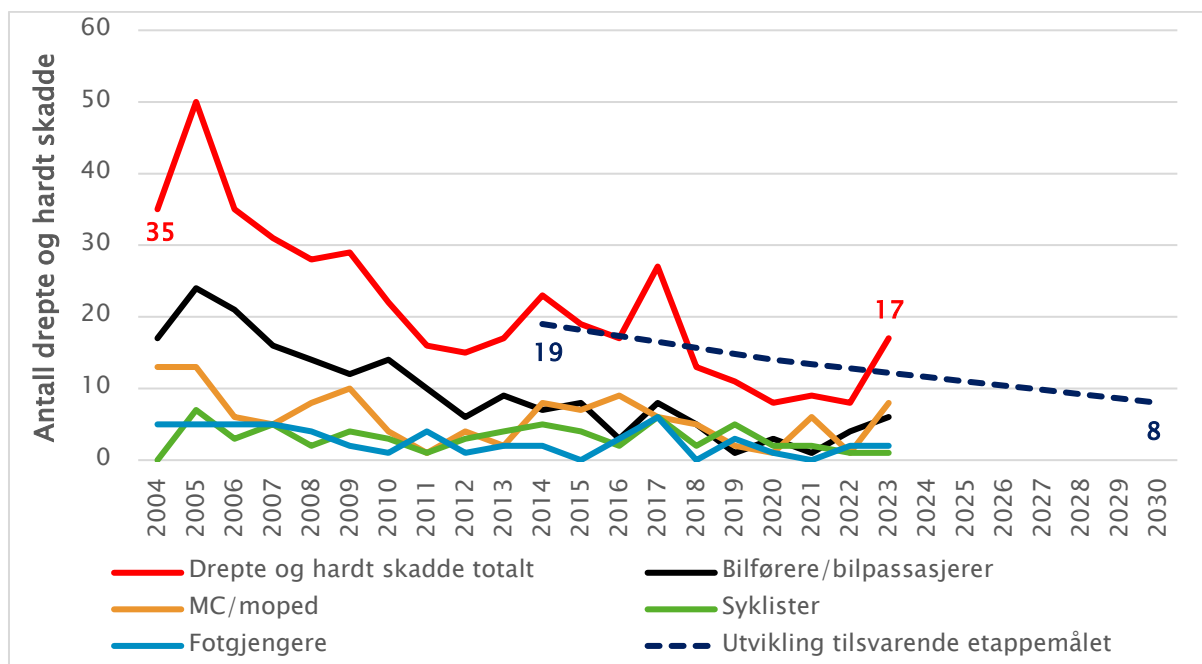


Figur V2.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målcurve i Grenland.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.4 registrert som syklist. Dette gjaldt den ene som er registrert som syklist i 2023.

## Kristiansandsområdet

Kristiansandsområdet omfatter kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland.

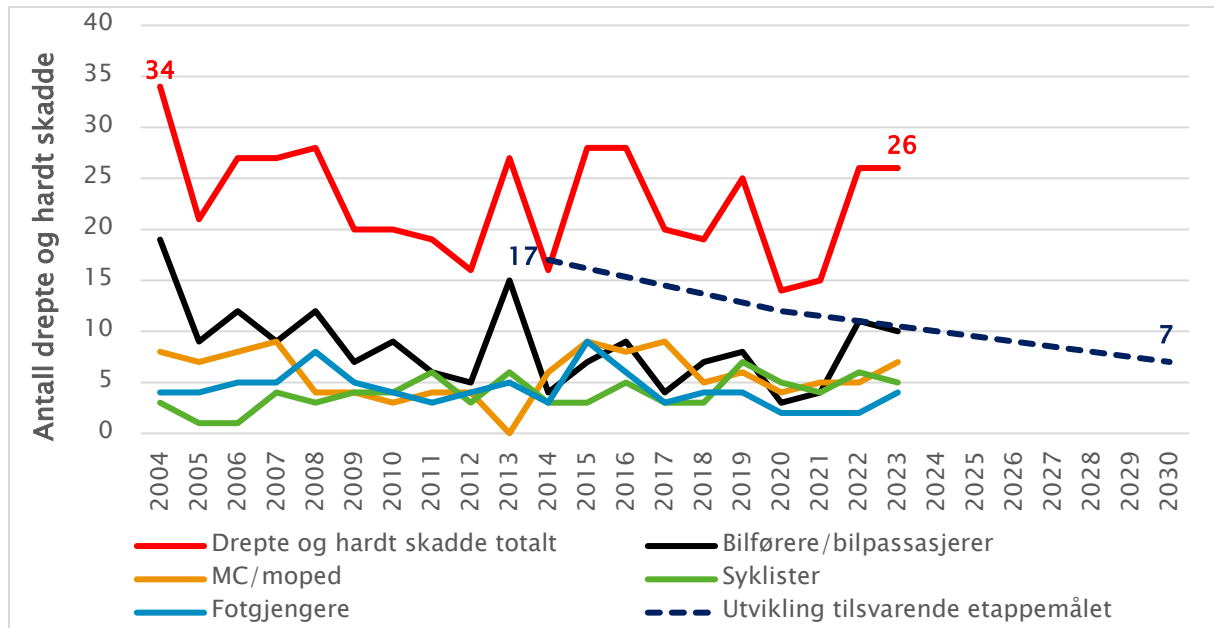


Figur V2.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målcurve i Kristiansandsområdet.

Det gjøres oppmerksom på at sammenliknet med tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* omfatter figur V2.5 også drepte og hardt skadde i kommunene Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland. Disse kommunene inngår, sammen med Kristiansand, i framforhandlet byvekstavtale for Kristiansandsområdet.

## Nord Jæren

Nord Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.



Figur V2.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve på Nord Jæren.

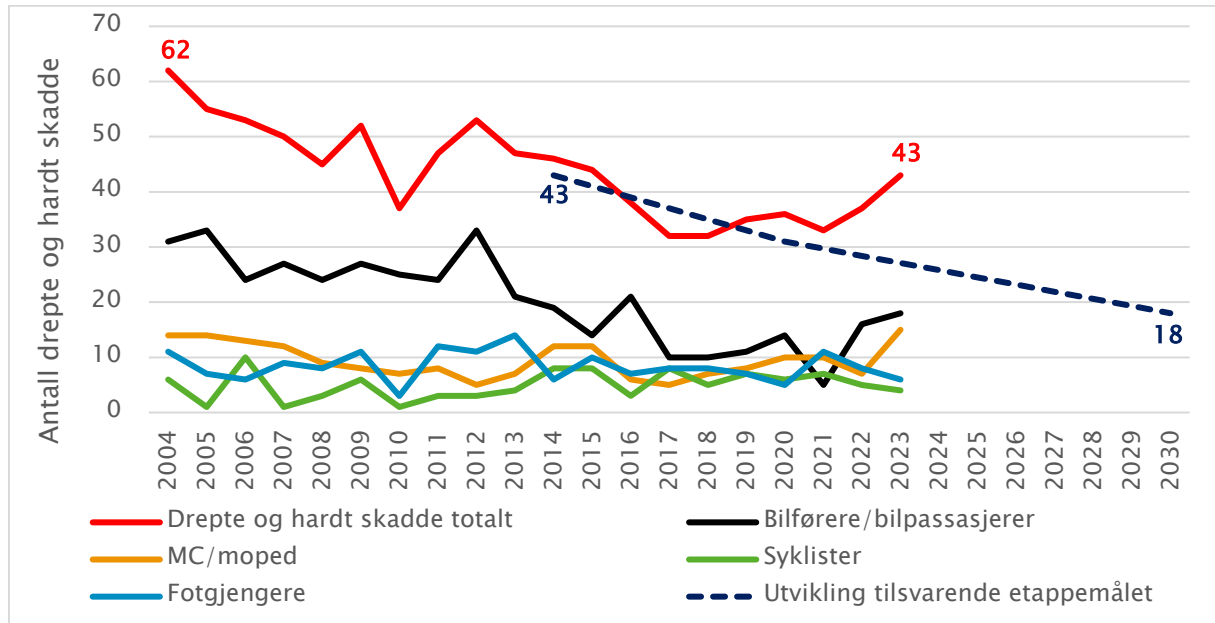
Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.6 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 2 av 6 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 1 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2023

I tilsvarende figur for Nord Jæren i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* utelot vi drepte og hardt skadde i de geografiske områdene for tidligere Rennesøy, Finnøy og Forsand kommuner da disse områdene ikke omfattes av nullvekstmålet. I figur V2.6 er også disse ulykkene tatt med, dvs. at hele området som dekkes av kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg er inkludert.

## Bergensområdet

Bergensområdet omfatter kommunene Bergen, Askøy, Alver, Bjørnafjorden og Øygarden.



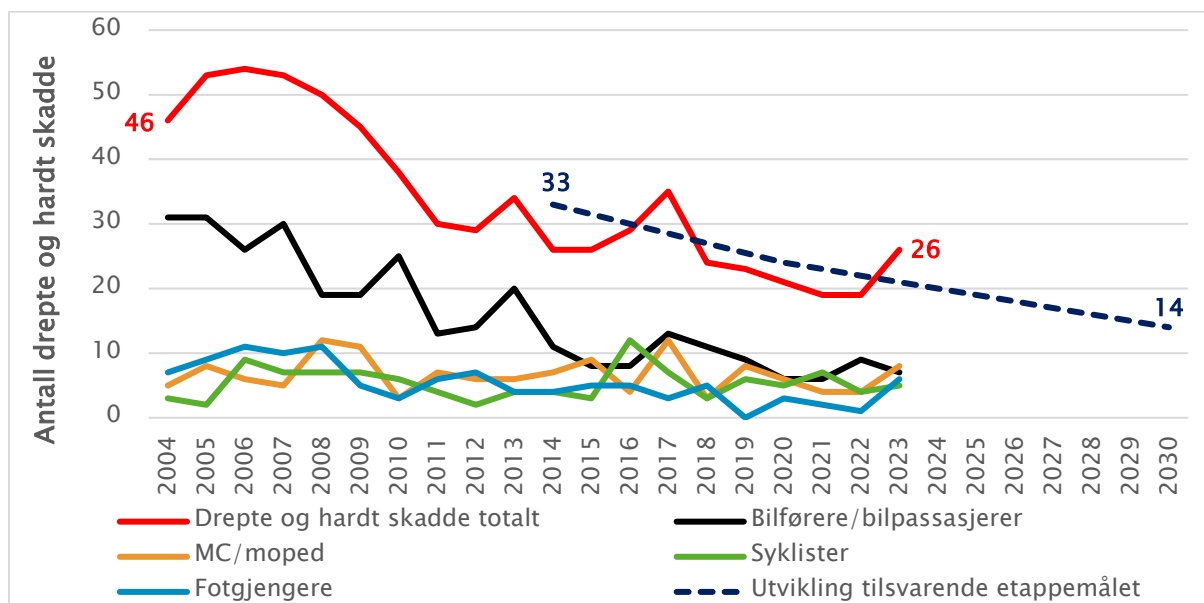
Figur V2.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Bergensområdet.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.7 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 3 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 1 av 4 drepte/hardt skadde syklist i 2023

## Trondheimsområdet

Trondheimsområdet omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland.



Figur V2.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trondheimsområdet.



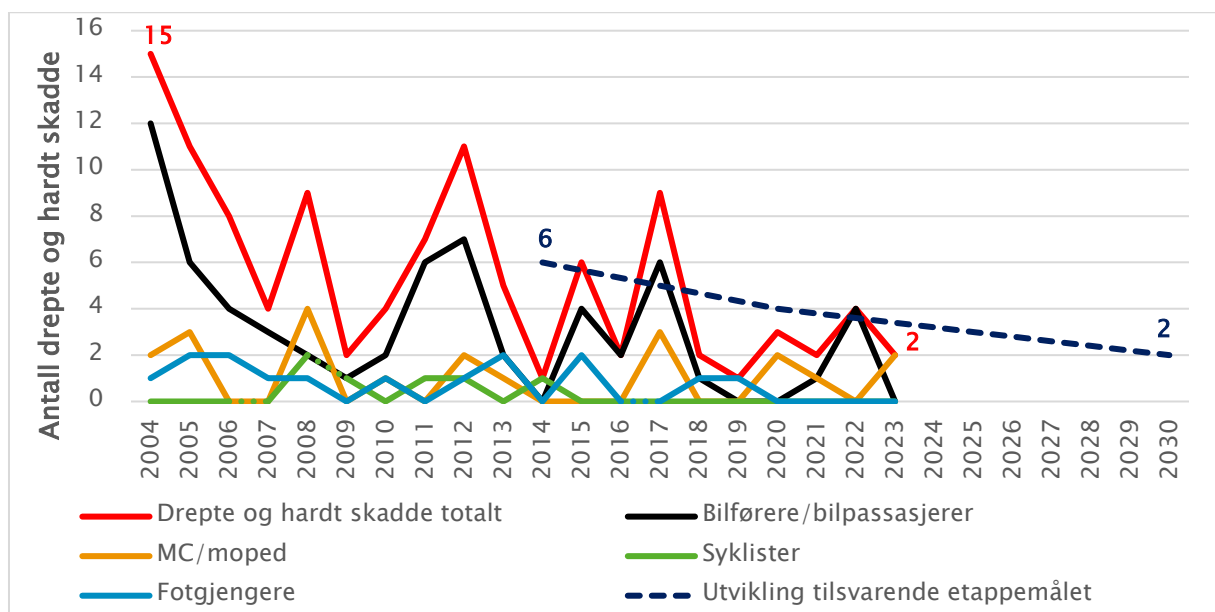
Det gjøres oppmerksom på at sammenliknet med tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2022* omfatter figur V2.8 også drepte og hardt skadde i kommunene Skaun og Orkland, da disse kommunene inngår i gjeldende byvekstavtale for Trondheimsområdet.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.8 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 1 av 4 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 2 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2023

## Tromsø

Området er begrenset til Tromsø kommune.



Figur V2.9 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Tromsø.

### Vedlegg 3 – Kommuner godkjent som *Trafikksikre kommuner*

Kommunene er viktige aktører i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Både som veieier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester har kommunene et viktig ansvar. For å lykkes med kommunalt trafiksikkerhetsarbeid må arbeidet skje i flere kommunale etater. I tillegg må arbeidet forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hvordan kommunene bør jobbe, og dette har blitt til ordningen *Trafikksikre kommuner*. I tiltaksplanen for 2022-2025 er det satt som ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst 200 godkjente kommuner.

Tabellen nedenfor og på neste side viser godkjente kommuner/bydeler per 19/4-2024. Totalt var det da 178 kommuner og én bydel som var godkjent som *Trafikksikker kommune*.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Per 19/4-2024 er 93 kommuner (og én bydel) regodkjent. Disse er markert med fet skrift i tabellen.

<b>Østfold (3)</b>	<b>Gran</b>	Flå	<b>Midt-Telemark</b>	Eigersund
<b>Fredrikstad</b>	<b>Lesja</b>	Gol	<b>Nissedal</b>	Gjesdal
<b>Råde</b>	<b>Lillehammer</b>	<b>Hemsedal</b>	<b>Nome</b>	Haugesund
Sarpsborg	Lom	<b>Hol</b>	<b>Notodden</b>	<b>Hjelmeland</b>
<b>Akershus (12)</b>	<b>Løten</b>	<b>Kongsberg</b>	<b>Porsgrunn</b>	Hå
Asker	<b>Nord-Aurdal</b>	<b>Krødsherrad</b>	Seljord	<b>Karmøy</b>
Aurskog-Høland	<b>Nord-Fron</b>	<b>Lier</b>	Siljan	Klepp
Bærum	Nordre Land	<b>Nesbyen</b>	<b>Skien</b>	Lund
Eidsvoll	Ringebu	<b>Nore og Uvdal</b>	<b>Tinn</b>	Randaberg
Hurdal	<b>Ringsaker</b>	<b>Rollag</b>	Tokke	<b>Sandnes</b>
Jevnaker	<b>Sel</b>	Øvre Eiker	<b>Vinje</b>	<b>Sauda</b>
<b>Lunner</b>	Søndre Land	<b>Ål</b>	<b>Agder (11)</b>	<b>Sokndal</b>
Lørenskog	<b>Sør-Aurdal</b>	<b>Vestfold (6)</b>	Arendal	Sola
<b>Nes</b>	<b>Sør-Fron</b>	<b>Færder</b>	Farsund	Stavanger
Nesodden	<b>Tolga</b>	Holmestrand	<b>Froland</b>	Strand
Nordre Follo	Tynset	Horten	<b>Grimstad</b>	<b>Suldal</b>
<b>Rælingen</b>	Vang i Valdres	Larvik	<b>Hægebostad</b>	<b>Time</b>
<b>Oslo (1 bydel)</b>	Vestre Slidre	<b>Tønsberg</b>	<b>Iveland</b>	Tysvær
<b>Østensjø bydel</b>	<b>Vestre Toten</b>	Sandefjord	<b>Kvinesdal</b>	Vindafjord
<b>Innlandet (30)</b>	<b>Vågå</b>	<b>Telemark (17)</b>	Lillesand	<b>Vestland (17)</b>
Dovre	<b>Østre Toten</b>	<b>Bamble</b>	Lyngdal	<b>Austerheim</b>
Elverum	Øyer	<b>Drangedal</b>	Sirdal	Bjørnafjord
<b>Etnedal</b>	Øystre Slidre	<b>Fyresdal</b>	Vennesla	<b>Bømlo</b>
Folldal	Åsnes	Hjartdal	<b>Rogaland (21)</b>	<b>Gloppen</b>
<b>Gausdal</b>	<b>Buskerud (13)</b>	<b>Kragerø</b>	Bjerkreim	<b>Høyanger</b>
<b>Gjøvik</b>	Flesberg	Kviteseid	Bokn	Kinn

## Oversikt over Trafikksikre kommuner (forts.)

<b>Kvam</b>	<b>Trøndelag (8)</b>	<b>Bodø</b>	Rana	Skjervøy
<b>Kvinnherad</b>	Frøya	Brønnøy	Røst	Storfjord
Luster	Heim	<b>Bø</b>	<b>Saltdal</b>	Sørreisa
Lærdal	<b>Levanger</b>	<b>Dønna</b>	<b>Sortland</b>	Tjeldsund
Masfjorden	Oppdal	<b>Evenes</b>	<b>Sømna</b>	<b>Finnmark (4)</b>
Samnanger	Rennebu	<b>Fauske</b>	Sørfold	<b>Alta</b>
Solund	Snåsa	<b>Gildeskål</b>	<b>Vefsn</b>	<b>Hammerfest</b>
Stad	Tydal	Grane	Vågan	Sør-Varanger
Ulvik	<b>Verdal</b>	<b>Hadsel</b>	<b>Øksnes</b>	<b>Vadsø</b>
<b>Vaksdal</b>	<b>Nordland (27)</b>	Hattfjelldal	<b>Troms (8)</b>	
<b>Årdal</b>	Alstahaug	<b>Hemnes</b>	Balsfjord	
<b>Møre og Romsdal (1)</b>	<b>Andøy</b>	<b>Lødingen</b>	<b>Harstad</b>	
	<b>Beiarn</b>	<b>Meløy</b>	Kåfjord	
Sykkylven	<b>Bindal</b>	Narvik	<b>Målselv</b>	





**POLITIET**

