

# Nasjonalt tiltaksplan for trafikk sikkerhet på vei



2026-2029



## Forord

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill og vært involvert i arbeidet.

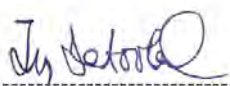
Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP)*. Formålet med tiltaksplanen er å operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som vil bidra til at vi når etappemålet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

Arbeidet med tiltaksplanen har vært ledet av en styringsgruppe bestående av:

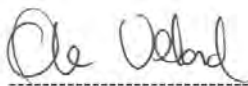
- Guro Ranes, Statens vegvesen (leder)
- Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
- Jan Johansen, Trygg Trafikk
- Runar Karlsen, politiet
- Erlend Bø, Helsedirektoratet

Arbeidet er utført av en arbeidsgruppe bestående av:

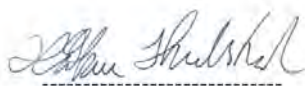
- Marianne Løvhaug Eklo, Trøndelag fylkeskommune
- Kristin Meland, Nordland fylkeskommune
- Adrian Ibenholt, Oslo kommune
- Tanja Loftsgarden, Trygg Trafikk
- Miriam Kvanvik, Trygg Trafikk
- Terje Oksnes, politiet (Utrykningspolitiet)
- Dorte Lysheim, Helsedirektoratet
- Frode Midtgård, Utdanningsdirektoratet
- Sigurd Løtveit, Statens vegvesen (leder)
- Bente Beckstrøm Fuglseth, Statens vegvesen
- Ruth Myklebust, Statens vegvesen (til høsten 2025)
- Henrik Wildenschild, Statens vegvesen (fra høsten 2025)
- Lars-Inge Haslie, Statens vegvesen



Ingrid Dahl Hovland  
vegdirektør



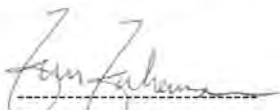
Ole Ueland  
fylkesordfører i Rogaland  
(leder for fylkesordførerkollegiet i KS)



Håkon Skulstad  
politidirektør



Cathrine Lofthus  
helsedirektør



Jan Johansen  
direktør i Trygg Trafikk





# Innhold

<b>Forord .....</b>	<b>3</b>
<b>Innledning.....</b>	<b>9</b>
<b>Del I - GRUNNLAG .....</b>	<b>13</b>
<b>1. Visjon, mål og oppfølging.....</b>	<b>15</b>
1.1 Målhierarki.....	15
1.2 Nullvisjonen.....	15
1.3 Etappemål for reduksjon i drepte og hardt skadde .....	17
1.4 Tilstandsmål .....	18
1.5 Tiltak.....	21
1.6 Oppfølging av tiltaksplanen .....	22
<b>2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv .....</b>	<b>23</b>
2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål .....	23
2.2 Norge sammenlignet med øvrige europeiske land.....	24
2.3 Safe System i en norsk kontekst .....	26
<b>3. Kunnskapsgrunnlag .....</b>	<b>29</b>
3.1 Kilder til kunnskap .....	29
3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen.....	32
<b>4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse.....</b>	<b>37</b>
4.1 Målkonflikter og målsammenfall .....	37
4.2 Utvikling innenfor andre samfunnsområder som kan gi trafikksikkerhetsutfordringer.....	39
<b>5. Valg av innsatsområder .....</b>	<b>41</b>
5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg.....	41
5.2 Viktige føringer for prioriteringer fra Nasjonal transportplan.....	46
<b>Del II – INNSATSOMRÅDER .....</b>	<b>51</b>
<b>6. Fart.....</b>	<b>53</b>
6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering.....	53
6.2 Tiltak rettet mot fart .....	55

<b>7. Rus</b>	<b>61</b>
7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	61
7.2 Tiltak for å forebygge ruspåvirket kjøring	63
<b>8. Beltebruk og riktig sikring av barn</b>	<b>69</b>
8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	69
8.2 Tiltak rettet mot bruk av belte i bil og buss og sikring av barn	72
<b>9. Uoppmerksomhet</b>	<b>77</b>
9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	77
9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet	79
<b>10. Barn (0-14 år)</b>	<b>85</b>
10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	85
10.2 Tiltak for trafikkopplæring	87
10.3 Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss	92
10.4 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler	95
<b>11. Ungdom og unge førere</b>	<b>97</b>
11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	97
11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere	98
<b>12. Eldre trafikanter</b>	<b>107</b>
12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	107
12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter	107
<b>13. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)</b>	<b>111</b>
13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	111
13.2 Felles tiltak rettet mot gående og syklende (inkludert elsparke-sykkel)	114
13.3 Sikrere gangtrafikk	119
13.4 Sikrere sykkeltrafikk	121
13.5 Sikrere elsparkesykling	125
<b>14. Motorsykkel, moped og ATV/UTV</b>	<b>131</b>
14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering	131
14.2 Organisering av arbeidet med trafikksikkerhet for motorsykkel, moped og ATV/UTV	133
14.3 Tiltak rettet mot motorsykkel og moped	135
14.4 Tiltak rettet mot ATV/UTV	143

<b>15. Næringstransport på vei .....</b>	<b>147</b>
15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering .....	147
15.2 Tiltak rettet mot godstransport på vei .....	148
15.3 Tiltak rettet mot persontransport på vei .....	149
15.4 Kontroll .....	150
15.5 Tiltak rettet mot traktorulykker .....	153
<b>16. Investeringer, drift og vedlikehold.....</b>	<b>155</b>
16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering .....	155
16.2 Store investeringstiltak .....	156
16.3 Trafikksikkerhetsinspeksjoner og mindre investeringstiltak.....	157
16.4 Tiltak innenfor drift og vedlikehold .....	161
16.5 Vegtrafikksentralen (VTS) .....	167
16.6 Skredfare og skredsikringstiltak.....	168
<b>17. Teknologi for bedre trafikksikkerhet .....</b>	<b>169</b>
17.1. Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering.....	169
17.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden .....	170
17.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring .....	171
17.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen.....	173
17.5 Regulatorrollen.....	175
17.6 Økt markeds- og industrisamarbeid .....	177
<b>18. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....</b>	<b>179</b>
18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering .....	179
18.2 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter.....	180
18.3 Trafikksikkerhetsarbeid i private virksomheter.....	185
<b>19. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget .....</b>	<b>187</b>
19.1 Grunnlag for prioritering.....	187
19.2 Områder med særlig behov for kunnskapsoppbygging .....	188
19.3 Kunnskap om ulykkessituasjonen og tilstandsutviklingen.....	191
19.4 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy .....	197
19.5 Formidling av kunnskap .....	199

<b>Del III – ØVRIGE OMRÅDER .....</b>	<b>201</b>
<b>20. Straff og førerett .....</b>	<b>203</b>
<b>21. Bedre skadebehandling .....</b>	<b>207</b>
<b>22. Trafikanter med innvandrerbakgrunn .....</b>	<b>211</b>
<b>23. Arbeid på og ved vei .....</b>	<b>213</b>
<b>24. Påkjørsel av hjortevilt .....</b>	<b>215</b>
<b>25. Turisme og trafikksikkerhetskultur .....</b>	<b>219</b>
<b>26. Generelt skadeforebyggende arbeid.....</b>	<b>223</b>
<b>VEDLEGG.....</b>	<b>225</b>
<b>Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke.....</b>	<b>227</b>
<b>Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde .....</b>	<b>235</b>
<b>Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet.....</b>	<b>241</b>
<b>Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer.....</b>	<b>253</b>
<b>Vedlegg 5 – Oversikt over oppfølgingstiltakene .....</b>	<b>257</b>

## Innledning

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

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

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* omfatter de fire årene vi har på oss til å gjennomføre tiltak som er tilstrekkelig til at vi når målsettingen for 2030. Registrert antall drepte og hardt skadde har de senere årene ligget klart på feil side av en målkurve som viser nødvendig progresjon for å være på rett kurs i forhold til regjeringens målsetting. For å komme på rett kurs behøves kraftfulle tiltak og en generell opptapping av trafikksikkerhetsarbeidet. Dette dokumentet viser 200 tiltak som det legges til grunn at skal følges opp gjennom planperioden. Dette vil være et godt utgangspunkt, men det vil være behov for ytterligere tiltak.

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

De 200 tiltakene har fremkommet gjennom en prosess der det innledningsvis ble avholdt møter innenfor 15 ulike temaer, og der formålet var å samle sentrale fagpersoner fra ulike aktører til innledende diskusjoner om aktuelle tiltak. Deretter ble aktørene invitert til å foreslå egne tiltak inn i tiltaksplanen. Tiltakene med fylkeskommunene som ansvarlig aktør er resultat av diskusjoner i et nettverk bestående av representanter fra alle fylkeskommunene. Tilsvarende er det et nettverk med representanter fra de åtte storbykommunene<sup>1</sup> som har foreslått storbykommunenes tiltak. Et utkast ble sendt på høring i perioden 3. oktober – 31. desember. Samtlige fylkeskommuner hadde høringsutkastet til politisk behandling, med særlig fokus på fylkeskommunenes egne tiltak.

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

---

<sup>1</sup> Oslo, Bærum, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.

«Den norske samarbeidsmodellen» er et begrep som ofte blir trukket frem for å beskrive måten vi arbeider med trafikksikkerhet på i Norge. Kort oppsummert innebærer dette at det pågår et utstrakt tverrsektorielt samarbeid om trafikksikkerhet, og at det i tillegg foregår et samarbeid mellom ulike aktører, innenfor og på tvers av forvaltningsnivåene. Videre at vi har en gjennomgående styringsmodell, med nasjonale mål og strategier i *Nasjonal transportplan* og tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*, som de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet er sammen om å utarbeide. Arbeidet knyttet til tiltaksplanen har med andre ord en sentral rolle i praktiseringen av *Den norske samarbeidsmodellen*.

### Dokumentets oppbygging

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

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

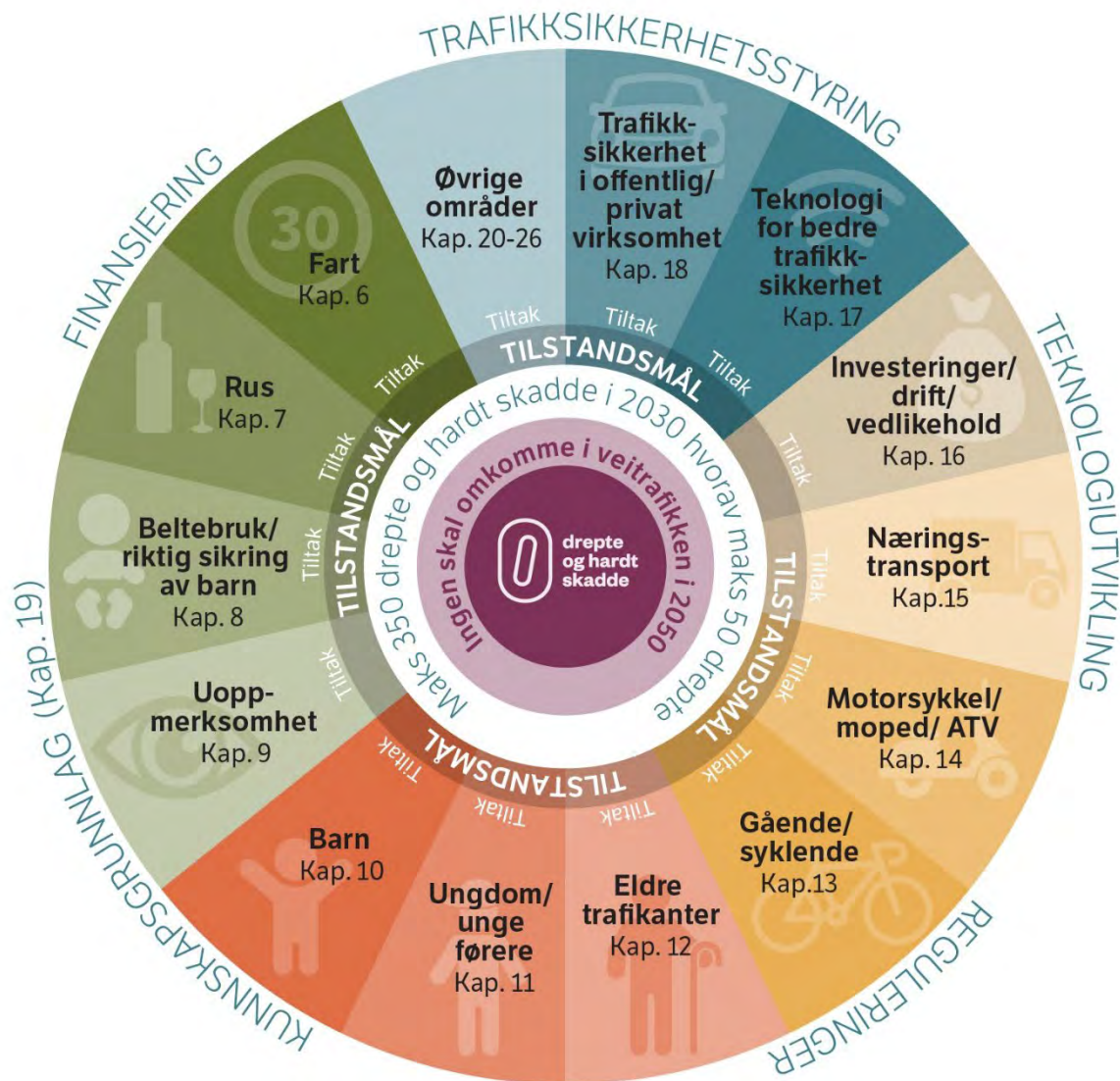
I **del II** er hvert *innsatsområde* gitt et eget kapittel. Dette gjelder Fart (kap. 6), Rus (kap. 7), Beltebruk og riktig sikring av barn (kap. 8), Uoppmerksomhet (kap. 9), Barn (kap. 10), Ungdom og unge førere (kap. 11), Eldre trafikanter (kap. 12), Gående og syklende (inkl. elsparkesykkel) (kap.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

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

Innsatsområdene dekker de mest sentrale satsingene i trafikksikkerhetsarbeidet. Imidlertid er det flere gode trafikksikkerhetstiltak som ikke passer naturlig innenfor de valgte innsatsområdene, men som det er viktig å ta med for at tiltaksplanen skal vise bredden i trafikksikkerhetsarbeidet. Omtaler innenfor slike områder er samlet i del III, og gjelder Straff og førerett (kap. 20), Bedre skadebehandling (kap. 21), Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn (kap. 22), Arbeid på og ved vei (kap. 23), Påkjørsel av hjortevilt (kap. 24), Turisme og trafikksikkerhetskultur (kap. 25) og Generelt skadeforebyggende arbeid (kap. 26).

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

Figur 1 viser sammenhengen mellom nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak, og er samtidig en visualisering av dokumentets oppbygging. I sentrum er nullvisjonen, som er det alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er rettet inn mot. Deretter har vi etappemålene, som viser den politiske ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. For å nå etappemålene må det gjennomføres tiltak innenfor en rekke ulike områder. Tiltakene gir tilstandsendringer som igjen bidrar positivt til å redusere antall drepte og hardt skadde på vei mot nullvisjonen. For å kunne gjennomføre gode og målrettede trafikksikkerhetstiltak må en del ytre rammebetingelser være på plass. Vi må ha et godt kunnskapsgrunnlag, finansielle muligheter osv.



Figur 1 – Visualisering av hvordan dokumentet er bygd opp.

Det er fem vedlegg til tiltaksplanen. Vedlegg 1 viser utviklingen i drepte og hardt skadde per fylke, mens vedlegg 2 viser utviklingen innenfor de ni storbyområdene der det enten er inngått byvekst-



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

Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom rapportering til Samferdselsdepartementet. Hvert år vil det bli utarbeidet rapporter som blant annet viser hvordan vi ligger an i forhold til målet for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen. I tillegg vises utviklingen knyttet opp mot de utdypende indikatorene listet opp i vedlegg 4. Annet hvert år vil det bli utarbeidet en detaljert rapport som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene. Disse rapportene vil gi Samferdselsdepartementet et grunnlag for å vurdere behovet for å korrigere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet underveis i planperioden.

---

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



# Del I - Grunnlag



# 1. Visjon, mål og oppfølging

## 1.1 Målhierarki

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

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2 og faktaboks 1.1.
- **Etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde** – *Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.* Formuleringen er hentet fra *Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036* og viser det politiske målet for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Se kapittel 1.3.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. De fleste målene gjelder enten for enkeltåret 2030 eller samlet for perioden 2026-2029. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4.
- **Tiltak** – I dokumentets del II og III (kapitlene 6 – 26) vises tiltak som ulike aktører vil gjennomføre i planperioden, og som vil gi positive tilstandsendringer og derigjennom bidra til færre drepte og hardt skadde. Dette omfatter både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Vi har plukket ut 200 tiltak som vil bli fulgt opp i planperioden. Disse betegnes som «oppfølgingstiltak». Se kapittel 1.5.

## 1.2 Nullvisjonen

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

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



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

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

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

### Faktaboks 1.1 – Nullvisjonens tre grunnpilarer

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

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

**Ansvar** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøy-leverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.



Nullvisjonen er i dag godt forankret i den overordnede styringen av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og det er bred enighet om at den skal være grunnlaget for alt arbeid innenfor trafikksikkerhet. Internasjonalt har *Safe System* fått stor utbredelse som rammeverk for trafikksikkerhetsarbeid. Det er stor grad av sammenfall mellom nullvisjonen og *Safe System* tilnærmingen, men mens nullvisjonen er målet beskriver *Safe System* den systematiske metoden for å nå målet. *Safe System* er ikke et statisk konsept, men en tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet som kan tilpasses ulike kontekster.<sup>3</sup> I Norge har vi nullvisjonen som visjon, og arbeidet

<sup>3</sup> TØI-rapport 2083/2025 [Nullvisjonen og Safe System - Kunnskapsgrunnlag](#)

for å komme dit utføres innenfor rammeverket av Safe System. I kapittel 2.3 er det gitt en nærmere beskrivelse av Safe System og hva som ligger i den norske tilnærmingen.

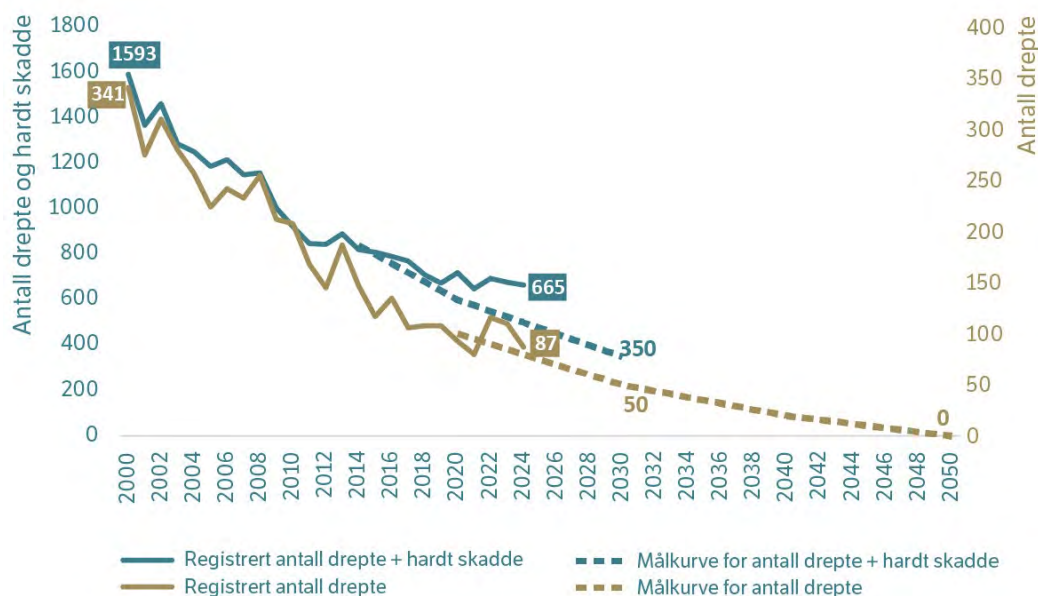
### 1.3 Etappemål for reduksjon i drepte og hardt skadde

Gjeldende mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av *NTP 2018-2029*, og er senere videreført i *NTP 2022-2033* og sist i *NTP 2025-2036*. I *NTP 2022-2033* ble ambisjonen for summen av drepte og hardt skadde supplert med en ambisjon om maksimalt 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Også dette er videreført i *NTP 2025-2036*, i form av etappemål.

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

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

Figur 1.2 viser at utviklingen ligger klart på etterskudd i forhold til målkurver som angir nødvendig progresjon for å være på rett kurs i forhold til etappemålene for 2030. For å komme ned i 350 drepte og hardt skadde i 2030 må vi de neste seks årene ha en reduksjon med mer enn 50 drepte og hardt skadde per år. For drepte ligger resultatet for 2024 atskillig nærmere målkurven, og pandemiåret 2021 er eneste året etter andre verdenskrig med lavere antall omkomne i trafikken. Imidlertid var resultatet for 2025 atskillig dårligere. Foreløpige tall per mars 2026 viser at det var 111 drepte, men dette kan bli noe justert frem mot at endelige tall foreligger i månedskiftet mai/juni.



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

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

Ambisjonsnivået i NTP er basert på politirapporterte personskadeulykker, og det er dette som inngår i den offisielle statistikken for veitrafikkulykker fra SSB. Vi antar at alle omkomne i veitrafikkulykker blir rapportert til politiet. Det er imidlertid kjent at mange som blir hardt skadd ikke blir rapportert, og derfor heller ikke blir en del av den offisielle statistikken. I kapittel 19.3 er det gitt en omtale av problematikken knyttet til underrapportering og av tiltak for å få en mer fullstendig oversikt over ulykkessituasjonen.

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

## 1.4 Tilstandsmål

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

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

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

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

Innenfor enkelte av innsatsområdene har det vært krevende å sette tallfestede mål for tilstandsutviklingen. Her har vi i stedet lagt til grunn en *overordnet tilstandsformulering* som peker ut

retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Dette er vist sammen med målindikatorene i tabell 1.1.

Tabell 1.1 - Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformuleringer.

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
<b>Fart (kapittel 6)</b>	Innen 2030 skal <b>72 prosent</b> av kjøretøyene overholde fartsgrensen. (Tilstand i 2024 = 61,9 prosent)
<b>Rus (kapittel 7)</b>	Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt <b>0,15 prosent</b> av trafikkarbeidet. (Tilstand i 2024 = 0,18 prosent)  Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt <b>0,4 prosent</b> av trafikkarbeidet. (Tilstand i 2016/2017 = 0,7 prosent <sup>4</sup> )
<b>Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)</b>	Innen 2030 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>98,5 prosent</b> av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte. (Tilstand i 2024 = 96,9 prosent)</li> <li>• <b>95,0 prosent</b> av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte. (Tilstand i 2024 = 86,2 prosent)</li> <li>• <b>80 prosent</b> av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil. (Tilstand i 2025 = 70 prosent)</li> <li>• <b>85 prosent</b> av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil. (Tilstand i 2025 = 79 prosent)</li> </ul>
<b>Uoppmerksomhet (kapittel 9)</b>	Innen 2030 skal ulovlig mobilbruk være <b>halvert</b> sammenlignet med referanseåret 2019. (Tilstand i 2024 = 32,5 prosent reduksjon fra 2019)
<b>Barn (kapittel 10)</b>	I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn <b>15</b> drepte og hardt skadde barn per år. (Gjennomsnitt for 2021-2024 = 24 drepte og hardt skadde per år)
<b>Ungdom og unge førere (kapittel 11)</b>	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadd per kjørte km være <b>30 prosent</b> lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
<b>Eldre trafikanter (kapittel 12)</b>	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilførere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per kjørte km være <b>30 prosent</b> lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.</li> <li>• Fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per gåkm være <b>30 prosent</b> lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.</li> </ul>

<sup>4</sup> Det foreligger ikke resultater fra veikantundersøkelsen som ble utført av Oslo universitetssykehus (OUS) i 2024/2025. Sist utførte veikantundersøkelse som det foreligger resultater fra ble utført av OUS i 2016/2017.

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

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
<b>Gående og syklende (kapittel 13)</b>	<p>I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være <b>30 prosent</b> lavere enn i årene 2021-2024 (per gåkm).</li> <li>Syklister blir drept eller hardt skadd være <b>30 prosent</b> lavere enn i årene 2021-2024 (per sykkelkm).</li> </ul> <p>Innen 2030 skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>75 prosent</b> av syklistene bruke sykkelhjelmer. (Tilstand i 2025 = 69,1 prosent)</li> <li><b>55 prosent</b> av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke. (Tilstand i 2025 = 46 prosent)</li> </ul>
<b>Motorsykel, moped og ATV/UTV (kapittel 14)</b>	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped være <b>30 prosent</b> lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).
<b>Næringstransport på vei (kapittel 15)</b>	Antall drept i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være <b>35 prosent</b> lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.
<b>Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)</b>	<p>I planperioden 2026-2029 skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til dødsulykker være <b>30 prosent</b> lavere enn i perioden 2021-2024.</p> <p>I planperioden 2026-2029 vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på <b>alle strekninger</b> og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3<sup>5</sup> knyttet til trafiksikkerhet.</p>
<b>Ny teknologi for bedre trafiksikkerhet (kapittel 17)</b>	Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafiksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafiksikker.
<b>Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)</b>	<p>Ved utgangen av planperioden skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Minst <b>250</b> kommuner være godkjente som <i>Trafiksikker kommune</i> og minst <b>300</b> kommuner skal ha en trafiksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.</li> <li><b>Alle</b> fylkeskommuner være godkjente som <i>Trafiksikker fylkeskommune</i>.</li> <li>Det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafiksikkerhet.</li> </ul>
<b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)</b>	Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drept og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

<sup>5</sup> Tilstandsgrad 3 er gitt en nærmere forklaring i kapittel 16.1.



Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennomført beregninger som viser forventet virkning av å nå tilstandsmålene for henholdsvis fart, promille, bilbelte, mobiltelefon, sykkelhjelme og fotgjengerrefleks (jf. tilstandsmålene i tabell 1.1 i burgunder farge)<sup>6</sup>. Beregningene viser at dersom disse målene nås vil det gi om lag 12 prosent færre drepte og om lag 9 prosent færre hardt skadde i 2030 sammenlignet med om registrert tilstand i 2024 ble videreført til 2030. Videre er det beregnet at dersom vi oppnår idealtilstanden knyttet til de aktuelle indikatorene (100 prosent overholdelse av fartsgrensene, ingen kjøring med promille osv.) vil vi få om lag 42 prosent reduksjon i antall drepte og om lag 32 prosent reduksjon i antall hardt skadde.

Det er ikke gjort tilsvarende beregninger knyttet til oppnåelse av de øvrige tilstandsmålene.

## 1.5 Tiltak

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* omtaler 200 tiltak som det legges til grunn at vil bli fulgt opp gjennom planperioden. Disse er listet opp til slutt i det enkelte kapittel i del II og del III, samt i vedlegg 5, og er benevnt som *oppfølgingstiltak*. I tekstene i del II og del III er det i tillegg gitt en beskrivelse av øvrig arbeid som vil bidra til bedre trafikksikkerhet, men som det ikke er funnet nødvendig å løfte frem som oppfølgingstiltak. Intensjonen er at den samlede omtalen i kapitlene i del II og del III skal gi en oversikt over viktige satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet, temaområde for temaområde. Planen tar likevel ikke mål av seg å fange opp absolutt alle tiltak som vil bidra til bedre trafikksikkerhet. Det gjennomføres mye godt trafikksikkerhetsarbeid blant aktører som ikke deltar i arbeidet med tiltaksplanen. I tillegg forventes at aktører som deltar i arbeidet gjennomfører ytterligere tiltak som bidrar til færre drepte og hardt skadde, utover tiltakene som er omtalt i tiltaksplanen.

Aktørene som står ansvarlig for gjennomføring av oppfølgingstiltakene er svært ulike, både når det gjelder størrelse, formål og organisering. Dette har bidratt til at tiltakene er ulike i omfang og grad av konkretisering. Det er imidlertid vektlagt at alle tiltakene skal være «oppfølgbare».

For fylkeskommunene er det formulert «fellestiltak», det vil si at alle fylkeskommunene omfattes av formuleringen. Imidlertid er det betydelige forskjeller mellom fylkene, både når det gjelder geografi, økonomi og organisering, og de ulike tiltakene vil derfor ha ulik prioritet fra fylke til fylke. De fylkeskommunale tiltakene i tiltaksplanen er en påpekning av hva som ansees som viktig sett i et samlet nasjonalt perspektiv. Imidlertid oppfordres hver enkelt fylkeskommune til å konkretisere og prioritere tiltakene ut fra egne behov, utfordringer og ressurser. Dette gjøres i fylkeskommunenes egne planverk.

Også for storbykommunene er det formulert fellestiltak, og disse håndteres tilsvarende som fylkeskommunenes tiltak. Med unntak av fylkeskommunene og storbykommunene angir tiltaksformuleringene hvilken enkeltstående aktør som har ansvar for gjennomføring.

Virkningsberegningene vist til i kapittel 1.4 viser at selv om vi når tilstandsmålene for trafikantatferd i tiltaksplanen vil dette på langt nær være tilstrekkelig til at vi når etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Dette viser at det må gjennomføres et bredt

<sup>6</sup> TØI-rapport 2128/2025 [Virkninger på antall drepte eller hardt skadde i trafikken av å oppnå tilstandsmål for trafikantatferd](#)

spekter av tiltak, som i tillegg til bedre trafikantatferd også gir sikrere kjøretøy, sikrere infrastruktur og bedre organisatorisk tilrettelegging. Blant de 200 oppfølgingstiltakene er det i tillegg til tiltak for trafikantpåvirkning, fysisk tilrettelegging og implementering av ny teknologi også flere tiltak som innebærer regulatoriske endringer. Oppfølgingstiltakene er fordelt på 14 ulike innsatsområder (del II) og syv øvrige områder (del III).

Tiltaksplanen tar ikke mål av seg å omtale alt som bidrar til bedre trafikksikkerhet, og selv om alle de 200 oppfølgingstiltakene gjennomføres vil ikke dette alene være tilstrekkelig til at vi når etappemålet for 2030. Det forutsettes at det i planperioden også gjennomføres andre planlagte tiltak og at det i tillegg jobbes kontinuerlig med å få på plass ytterligere nye tiltak. Det er særlig to faktorer som er avgjørende for måloppnåelsen; viljen til å ta i bruk regulatoriske tiltak og viljen til å bruke ressurser på trafikksikkerhetsarbeid. Ressursbruken gjelder i denne sammenheng både økonomiske ressurser til gjennomføring av tiltak og personellressurser i form av årsverk. Vi kommer ikke til å oppnå en tilstrekkelig markant knekk på ulykkeskurven uten å trappe opp ressursbruken til trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg vil måloppnåelsen avhenge av forhold som ikke fanges opp av trafikksikkerhetsarbeidet og av i hvilken grad trafikksikkerhet prioriteres når det oppstår målkonflikter i forhold til andre samfunns mål (se nærmere omtale i kapittel 4).

## 1.6 Oppfølging av tiltaksplanen

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

## 2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv

### 2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i lys av FNs bærekraftsmål

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

Trafikksikkerhet er både direkte og indirekte knyttet til flere av FNs bærekraftsmål. Særlig gjelder dette delmål 3.6, som omhandler halvering av antall drepte og skadde i trafikkulykker innen 2030, og som til dels er sammenfallende med Norges etappemål for 2030. I tillegg er trafikksikkerhet en forutsetning for bærekraftige byer og lokalsamfunn og for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer (delmål 11.2). Videre er trafikksikkerhet på tjenestereiser et sentralt premiss for et sikkert arbeidsmiljø (delmål 8.8) og trafikksikkerhet kan integreres i virksomhetens rapportering (delmål 12.6) og i innkjøp og anskaffelser (delmål 12.7).<sup>7</sup> Det er også flere tiltak som i tillegg til bedre trafikksikkerhet, også bidrar positivt til de av bærekraftsmålene som gjelder klima og miljø. Dette gjelder for eksempel lavere fart og tilrettelegging for sikker gåing og sykling.

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

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

---

<sup>7</sup> Trivector Traffic. 2022. [Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet: Slutrapport från FOI-projekt](#)



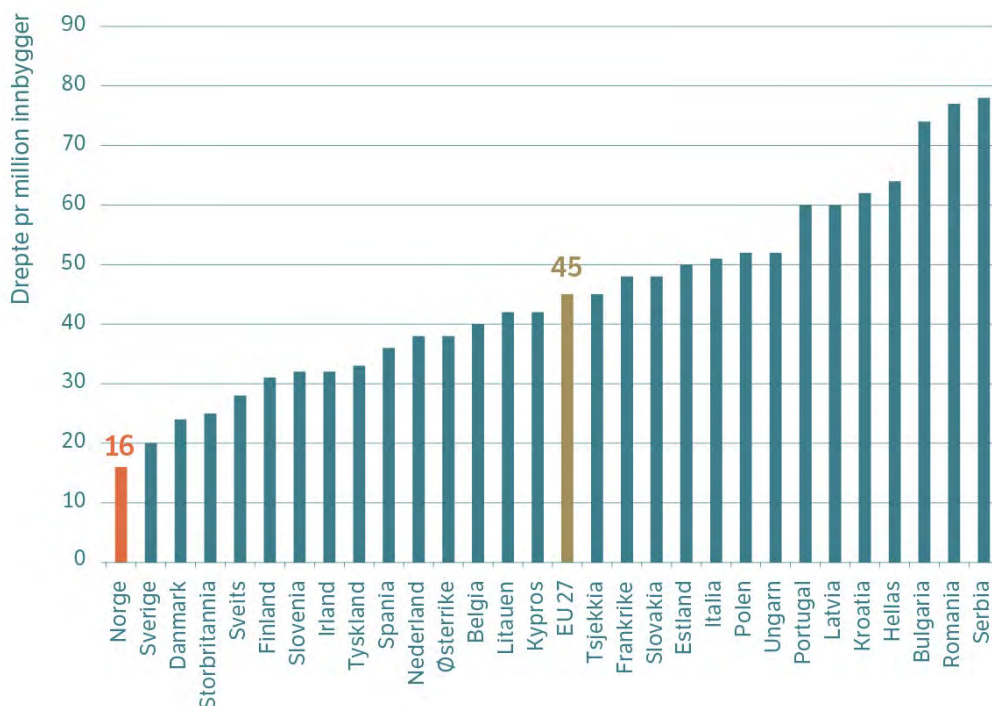
Figur 2.1 - FNs bærekraftsmål knyttet til trafiksikkerhet.

## 2.2 Norge sammenlignet med øvrige europeiske land

Norge var i 2024 landet i Europa med færrest drepte i veitrafikkulykker i forhold til innbyggertallet<sup>8</sup>. Dersom vi avgrenser oss til land med mer enn 1 million innbyggere er dette det tiende året på rad at Norge topper denne statistikken.

Figur 2.2 viser at det i 2024 var 16 drepte per million innbyggere i Norge, mens det samlet for de 27 EU-landene var 45. Figuren viser at trafiksikkerheten er best i de nordiske landene. Norge og Sverige har klart best resultat, men også Danmark og Finland ligger godt an.

<sup>8</sup> Statistikk i dette kapittelet er hentet fra dokumentet [Ranking EU progress on Road Safety – 19th Road Safety Performance Index \(PIN\) Report](#) (ETSC, juni 2025).



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

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

Totalt mistet 20 017 personer livet i veitrafikken i de 27 EU-landene i 2024, hvilket er 2 prosent færre enn i 2023. EU har som målsetting å halvere antall drepte innen 2030, med 2019 som referanseår.<sup>9</sup> I perioden 2019-2024 har reduksjonen vært på totalt 12 prosent, hvilket betyr at man er godt på etterskudd i forhold til målet om 50 prosent reduksjon innen 2030.

EU har også satt som mål å halvere antall hardt skadde fra 2019 til 2030. På sikt jobbes det mot en felles europeisk definisjon av *hardt skadd* (MAIS 3+)<sup>10</sup>, men foreløpig er ikke dette operativt på europeisk nivå. Statistikk basert på de ulike nasjonenes definisjon av *hardt skadd* viser en reduksjon fra 2019 til 2024 på 11 prosent, det vil si omtrent på samme nivå som for drepte, og godt på etterskudd i forhold til målet om 50 prosent reduksjon innen 2030.

<sup>9</sup> I og med at det i 2020 var unormalt lave ulykkestall grunnet reiserestriksjoner som følge av koronapandemien, er 2019 valgt som referanseår.

<sup>10</sup> The Abbreviated Injury Scale (AIS) er et numerisk anatomisk system, der man angir en score for skade som har oppstått som følge av en ulykke (eller andre hendelser). Det gis en score fra 1 (lett skade) til 6 (potensielt dødelig skade). Overlevende med score fra og med 3 på AIS angis som hardt skadde. For pasienter med multiple skader brukes betegnelsen MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) til å angi skaden med høyest AIS. MAIS 3+ angir dermed pasienter med en AIS-score på 3 eller høyere for den mest alvorlige skaden.

## 2.3 Safe System i en norsk kontekst

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

### Safe System – overordnede prinsipper og pilarer

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

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





Figur 2.3 - Safe System - Overordnede prinsipper og pilarer.

Den norske tilnærmingen til Safe System har i tillegg til *Trafikksikkerhetsstyring* fire øvrige pilarer. Disse er illustrert i figur 2.3. *Sikrere kjøretøy* innebærer at det tas i bruk teknologi og design som beskytter mot ulykker og skader. Eksempler på dette er førerstøttesystemer, kollisjonsbeskyttelse, bruk av fartssperre og alkolås for å hindre ulovlig kjøring og ulike typer reguleringer knyttet til kjøretøy med høyere risiko. *Sikrere infrastruktur* handler om et transportsystem med logiske og letteste løsninger som inviterer til sikker atferd og fart. Det skal være enkelt for trafikantene å handle riktig og vanskelig å handle feil. Samtidig skal veier og gater ha barrierer som beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger. *Sikrere trafikanter* omfatter blant annet tiltak som informasjon og opplæring knyttet til risikoførelse og trafikkregler, bruk av sikkerhetsutstyr som beskytter mot ulykker og reduserer skadeomfang, samt kontroll og håndheving av regler. *Bedre skadebehandling* er knyttet til rask og effektiv nødhjelp for å redusere skadeomfanget ved en ulykke, både gjennom varsling og responstid for nødetater og gjennom opplæring i sikring av ulykkessted og førstehjelp.

### Samsvar mellom Safe System og det norske trafikksikkerhetsarbeidet

Selv om ikke begrepet Safe System har blitt brukt om det norske trafikksikkerhetsarbeidet til nå, er det godt samsvar mellom Safe System og hvordan nullvisjonen er konkretisert og fulgt opp. I tillegg samsvarer det godt med det sektorovergripende trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres gjennom samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet. Safe System er ikke et statisk konsept, men en

tilnærming til trafikksikkerhetsarbeid som kan tilpasses ulike kontekster. Med dette som utgangspunkt kan vi slå fast at Safe System er ivaretatt i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. Det betyr imidlertid ikke at det ikke er noe å hente på å ytterligere forbedre trafikksikkerhetsarbeidet i lys av Safe System. Et sentralt prinsipp i Safe System er å kontinuerlig søke forbedringer gjennom å styrke alle elementer i transportsystemet. Det er særlig prinsippet om at transportsystemet må inneholde innebygde barrierer som beskytter trafikantene ved feilhandlinger som kan løftes høyere i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. Tilsvarende gjelder for prinsippet om kontinuerlig forbedring, for eksempel når det gjelder å omsette kunnskap og læringspunkter fra ulykker til gjennomføring av konkrete tiltak. Av de fem pilarene er *Bedre skadebehandling* minst fremtredende i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. Det betyr ikke at det er mindre viktig, men at det overordnede ansvaret ligger hos helsemyndighetene. Det er estimert at antall drepte i veitrafikkulykker i Norge kan reduseres med 50–70 prosent dersom pilarene i Safe System implementeres fullt ut. Det vil blant annet si etablering av nullvisjonsfartsgrenser på strekninger uten midtdeler, ingen avvik fra veinormalstandard eller drift- og vedlikeholdsstandard, en bilpark i henhold til høyeste tilgjengelige sikkerhetsstandard på markedet og kontroll og håndheving som sikrer full etterlevelse av vegtrafikkloven.<sup>11</sup>

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

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

<sup>11</sup> Elvik, Rune. 2023. *What would a road safety policy fully consistent with safe system principles mean for road safety?*, *Accident Analysis & Prevention*, 193, 107336.



## 3. Kunnskapsgrunnlag

### 3.1 Kilder til kunnskap

#### Ulykkesregistre

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er viktige verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for veitrafikken blir primært samlet inn og bearbeidet av politiet, Statistisk sentralbyrå (SSB), Statens vegvesen, helsemyndighetene og forsikringsbransjen. Den mest brukte kilden til ulykkesdata er Statens vegvesens ulykkesregister TRULS. Dette er nokså likt SSB sitt offisielle ulykkesregister, og begge registre baseres på innsamlede data fra politirapporterte veitrafikkulykker med personskade. I tillegg til TRULS legges trafikkulykker inn i statistikkverktøyet TRINE og er tilgjengelig i Vegkart.<sup>12</sup>

#### Faktaboks 3.1 – TRULS og TRINE

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

*Norsk pasientregister (NPR)* inneholder opplysninger om alle pasienter behandlet ved norske sykehus. I 2007 opprettet Helsedirektoratet en ny landsdekkende skaderegistreringsmodul som en del av NPR; Felles Minimum Datasett (FMDS). Fra og med 2009 ble alle sykehus som behandler skadepasienter, samt de kommunale legevaktene i Oslo, Bergen og Trondheim, bedt om å rapportere skader inn i registreringsmodulen FMDS. FMDS registrerer hvilken skade det er (for eksempel sykkel-skade), men ikke årsaken til skaden (for eksempel kollisjon med bil eller utforkjøring). Når ulykken defineres som en trafikkulykke skal fremkomstmiddelet angis. Det har blitt utarbeidet årlige rapporter om personskader siden 2019, som presenterer hovedtrekk ved de innrapporterte personskadene. Fyrtårnprosjektet ble startet i 2022 med formål å få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skader. Prosjektet skal også bidra til økt kvalitet på registrering av skader i FMDS (se nærmere omtale i kapittel 19.3).

*Nasjonalt traumeregister (NTR)* er et av de nasjonale medisinske kvalitetsregistrene i Norge. NTR kartlegger og evaluerer omfang og karakteristika av alvorlig skadde pasienter, samt innhold i og utfall av traumebehandlingen. Hensikten med registeret er å få oversikt over hvor mange som

<sup>12</sup> I [Vegkart](#) vises data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), herunder trafikkulykker.

skades alvorlig hvert år, måle kvaliteten på behandlingen, forbedre den og bidra til forebyggende arbeid. NTR samler opplysninger om behandlingen av pasienten fra hele behandlingsskjeden, fra prehospitaltjenester (AMK og ambulanse) og traumemottak til rehabilitering. Registeret inneholder data om skademekanisme, herunder blant annet om skaden skyldtes en transportulykke. I tillegg er det data om fremkomstmiddel og om den skaddes rolle. Det utarbeides en årsrapport med sammenstilling av resultater, samt enkelte analyser. I 2024 ble dekningsgraden til NTR beregnet til 95,7 prosent.<sup>13</sup>

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

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

### **Politiets analyser for å forebygge og avdekke trafikkriminalitet**

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

### **Statens havarikommisjon - uavhengige sikkerhetsundersøkelser**

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

SHKs arbeid er klart adskilt fra politiets etterforskning og eventuelle strafferettslige prosesser. Arbeidet er utelukkende rettet mot sikkerhetslæring og -forbedring – ikke ansvarspålegg. Undersøkelsene blir dokumentert i form av offentlige rapporter.<sup>14</sup> Rapportene kan inneholde

<sup>13</sup> Nasjonalt traumeregister. 2025. [Årsrapport for 2024](#)

<sup>14</sup> Statens havarikommisjon. [Avgitte rapporter vei](#)

sikkerhetstilrådinge til myndigheter og organisasjoner som har ansvar for og mulighet til å iverksette effektive sikkerhetstiltak. Rapportene kan også inneholde læringspunkter til trafikanter og andre relevante grupper. Rapportene oversendes til Samferdselsdepartementet for oppfølging.

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

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

### **Statens vegvesens analyser av dødsulykker**

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

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

### **FoUI innen trafikksikkerhet**

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

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

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

### **Kunnskap om virkninger av tiltak**

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin publikasjon *Trafikksikkerhetshåndboken* gir en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak. Håndboken oppsummerer mer enn 2000 nasjonale og internasjonale forskningsrapporter og omtaler

nærmere 150 ulike trafikksikkerhetstiltak. Det pågår en kontinuerlig revisjon av *Trafikksikkerhets-håndboken*, gjennom oppdatering av enkeltkapitler. Oppdatert versjon av håndboken er tilgjengelig på internett.<sup>15</sup>

### Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

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

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2023-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 46,7 mill. kr for en drept, 16,8 mill. kr for en hardt skadd og 1,12 mill. kr for en lett skadd.<sup>16</sup> Basert på disse tallene kan vi anslå at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet 17,7 mrd. kr i 2024.

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

Også de materielle skadene knyttet til veitrafikkulykker har en betydelig kostnad, i hovedsak fra ulykker uten personskade. Statistikk for forsikringsutbetalinger viser at materielle skader i veitrafikkulykker hadde en samlet kostnad på 15,9 mrd. kr i 2024.<sup>17</sup>

Det er verdt å merke seg at enhetskostnadene som brukes per drept og skadd først og fremst er ment som grunnlag for prioriteringer i en budsjettssammenheng, og må ikke oppfattes som påstander om den faktiske verdien av et menneskeliv. Vi vil aldri kunne «regne oss frem til» at nullvisjonen er lønnsom, basert på enhetskostnader brukt i samfunnsøkonomiske analyser. Det å verdsette et liv med et kronebeløp bryter fundamentalt med nullvisjonen, der en av grunnpilarene er at et hvert menneske er unikt og uerstattelig.

## 3.2 Kunnskap om ulykkesutviklingen

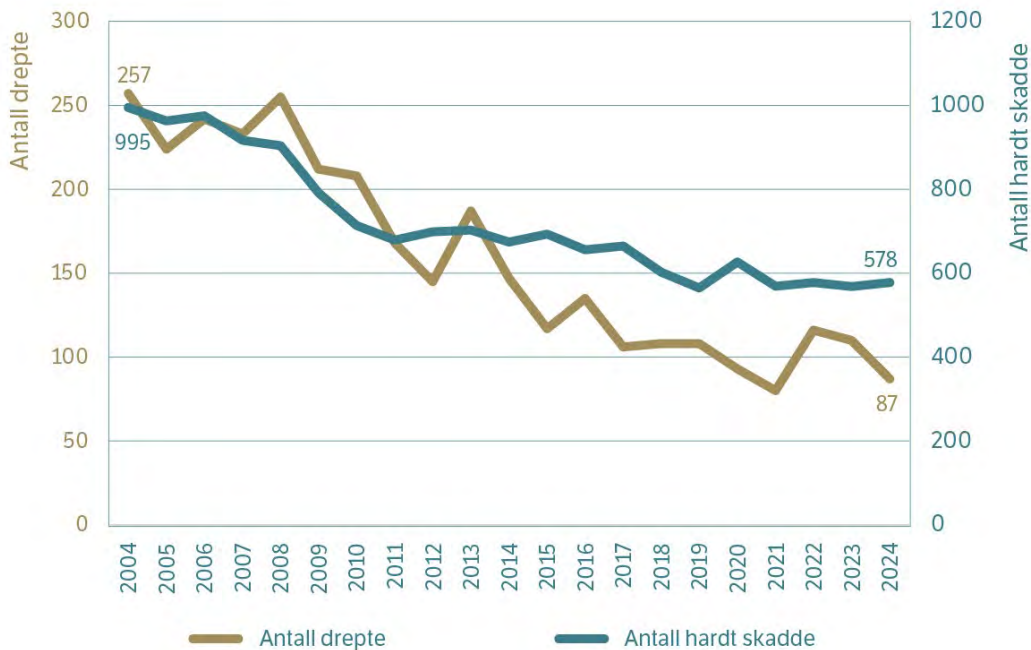
Det systematiske og kunnskapsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har gitt gode resultater. Antall drepte i veitrafikken er redusert fra 560 i 1970 til å ligge på rundt 100 de senere årene. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er om lag 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for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

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

<sup>15</sup> *Trafikksikkerhetshåndboken*: <https://www.tshandbok.no/>

<sup>16</sup> Statens vegvesen. 2025. *Høring av Revidert veileder V712 Konsekvensanalyser*

<sup>17</sup> Hentet fra [TRAST](#)



Figur 3.1 – Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde.

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

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

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

En fordeling på **ulykkestyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og utforkjøringsulykker,

mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Med andre ord var det en økende andel av de drepte og hardt skadde i ulykkestyper som er hyppigst forekommende utenfor tettbygd strøk. Det ser ut til at dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike ulykkestypene. For møteulykker har det vært en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til et gjennomsnitt på 26 prosent i fireårsperioden 2021-2024. For utforkjøringsulykker er utviklingen mindre tydelig. Etter 2010 var det først en klar reduksjon i andelen, men deretter en økning. 32 prosent av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2021-2024 var i utforkjøringsulykker.

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

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

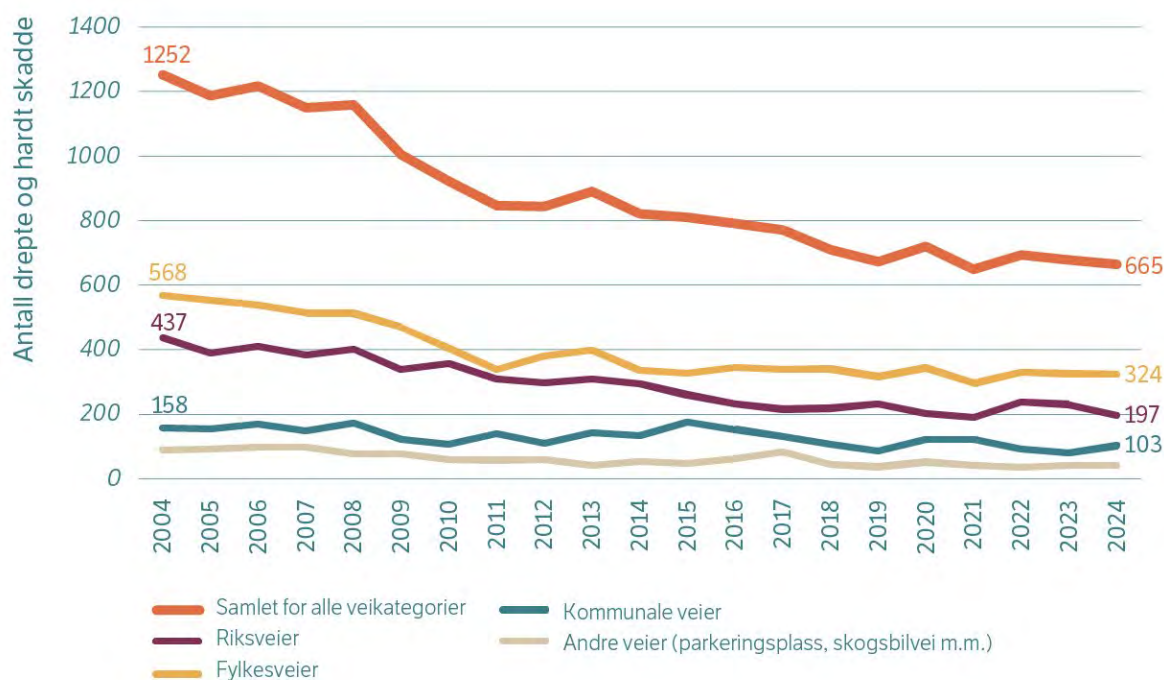
- Dersom vi går langt tilbake i tid er det uten tvil blant barn vi har hatt den beste utviklingen. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens det i 2019 ikke omkom noen barn, hvilket var en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. Imidlertid har det hvert år etter 2019 omkommet mellom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

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

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



på riksveinettet (47 prosent), deretter på fylkesveinettet (41 prosent) og dårligst på det kommunale veinettet (37 prosent).



Figur 3.2 – Utvikling i antall drept og hardt skadde fordelt på veikategori.<sup>18</sup>

Basert på ulykkesstatistikk for årene 2021-2024 har:

- Riksveinettet 10,5 drept og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Fylkesveinettet 19,1 drept og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.
- Det kommunale veinettet 10,6 drept og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer.

Det innebærer at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer er i størrelsesorden 80 prosent høyere på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet. Den store forskjellen er en naturlig følge av at det over tid er investert betydelig mer i 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.

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

<sup>18</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. januar 2010 her regnes som ulykke på fylkesvei.





## 4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse

### 4.1 Målkonflikter og målsammenfall

De nasjonale målene for transportsektoren vist i figur 1.1 i kapittel 1.2 rommer flere potensielle målkonflikter. Det vil si at tiltak som bidrar til å nå ett mål, kan påvirke ett eller flere andre mål negativt. Slike konflikter kan også oppstå mellom hensynet til trafikksikkerhet og uttalte mål innenfor andre sektorer. På samme måte kan det også være målsammenfall mellom trafikksikkerhet og andre samfunns mål. Bevissthet rundt hvordan ulike tiltak kan bidra til målkonflikter og målsammenfall er avgjørende for å komme frem til en balansert virkemiddelbruk.

#### Regulering og valgfrihet

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

#### Nullvekstmålet og nullvisjonen

Nullvekstmålet handler om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Befolkningsvekst i byene gjør dette til et krevende mål å nå, og i praksis innebærer nullvekstmålet at mange flere må gå, sykle og reise kollektivt i storbyområdene. I tillegg er det et langsiktig mål om 20 prosent sykkelandel i byområdene, mål om 8 prosent sykkelandel på landsbasis og mål om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen.<sup>19</sup> Også disse målene er krevende å nå, og innebærer langt flere gående og syklende enn i dag. Imidlertid har fotgjengere og syklistene betydelig høyere risiko for å bli drept og hardt skadd per kilometer enn bilførere. Nullvekstmålet må derfor balanseres mot null-visjonen, slik at vi får flere til å gå og sykle samtidig som vi får færre drepte og hardt skadde. I praksis forutsetter dette at risikoen for gående og syklende reduseres betydelig. Med de rette tiltakene kan dette være mulig, men det vil kreve en betydelig opptrapping av trafikksikkerhetsinnsatsen i byområdene. Samtidig vil økt trafikksikkerhet også kunne bidra til økt opplevd trygghet,

<sup>19</sup> Meld. St. 14 (2023–2024) [Nasjonal transportplan 2025-2036](#)

som vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Tiltak som bidrar både til økt trafikk sikkerhet og samtidig gjør det mer attraktivt å gå og sykle bør derfor prioriteres.

### **Klima, natur og miljø**

Tiltak som bidrar til færre påkjørsler av dyr vil både kunne bidra til bedre trafikk sikkerhet og bedre dyrevelferd. Samtidig kan enkelte trafikk sikkerhetstiltak som viltgjerd hindre dyrenes ferdsel og føre til fragmentering av dyrenes leveområder. Også andre trafikk sikkerhetstiltak kan bidra til negative konsekvenser for natur og miljø, som for eksempel veibelysning, salting og fjerning av kantvegetasjon. Nye og utbedrede veier, særlig møtefrie motorveier, vil kunne medføre betydelige arealbeslag og nedbygging av skog og myr. I tillegg kommer klimagassutslipp i anleggsfasen. Endring i veinormalene i 2023, som åpnet for mer gjenbruk av eksisterende vei gjennom bygging av møtefrie to- og trefelts veier, er et eksempel på hvordan hensynet til trafikk sikkerhet kan balanseres mot hensynet til natur, miljø og klima. Slike avveininger kan være krevende, men er samtidig avgjørende for å sikre en samlet sett best mulig måloppnåelse.

### **Arealknapphet og kostnader**

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

### **Reisetid og fartsgrenser**

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

### **Rask teknologisk utvikling og nye mobilitetsløsninger**

Rask teknologisk utvikling, særlig gjennom førerstøttesystemer og automatiserte kjørefunksjoner, har et betydelig potensial for å forbedre trafikksikkerheten. Samtidig kan rask introduksjon av nye teknologiske løsninger føre til at regelverk, infrastruktur og atferd ikke er tilpasset de nye løsningene, noe som på kort sikt kan føre til feilbruk og uheldige atferdstilpasninger som svekker trafikksikkerheten. Eksempelvis kan for stor tiltro til førerstøttesystemer bidra til uoppmerksomhet og gjøre at føreren er mindre forberedt på situasjoner som krever rask reaksjon, noe som kan bidra til økt ulykkesrisiko.

Utviklingen av elsparkesykler er et eksempel på teknologisk utvikling i form av ny mobilitetsløsning. Kjøretøyet ble raskt svært populært, noe som tyder på at det fyller et behov andre transportformer ikke dekker. Samtidig har bruken av elsparkesykler ført med seg en rekke trafikksikkerhetsutfordringer. Enkelte europeiske byer har valgt å ikke tillate utleie av elsparkesykler, blant annet med begrunnelse i trafikksikkerhet. I Norge balanseres behovet for å regulere bruken av elsparkesykler for å begrense trafikksikkerhetsutfordringene mot ønsket om å legge til rette for en populær mobilitetsløsning.

Raske samfunnsendringer og rask teknologisk utvikling gjør trafikksikkerhetsarbeidet mer uforutsigbart. Vi må følge ulykkesutviklingen tett, slik at målrettede tiltak kan settes inn i takt med at nye utfordringer oppstår.

## **4.2 Utvikling innenfor andre samfunnsområder som kan gi trafikksikkerhetsutfordringer**

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

### **Klimaendringer**

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

### **Økt netthandel**

Økt netthandel med medfølgende økning i varetransport vil kunne bidra til økt risiko for ulykker. Særlig vil hjemkjøring av varer i store kjøretøy i boligområde med mange gående og syklende gi

utfordringer, for eksempel knyttet til blindsoneproblematikk og trange gater uten vareleveringslommer og snumuligheter. Kombinert med tidspress på levering får vi flere konflikter mellom store kjøretøy og ubeskyttede trafikanter. Også levering av varer og mat med mindre kjøretøy med aktører som Wolt og Foodora gir trafikksikkerhetsutfordringer. Veksten i etterspørsel kombinert med aktørenes løsning for rekruttering har vist seg å legge til rette for sjåførere med liten erfaring og kjøretøy som er i dårlig teknisk stand.

### **Krevende ressursituasjon i politiet**

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

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

### **Mange krav til skolene**

Trafikkopplæring av barn og unge er avgjørende for å sikre gode holdninger og kunnskap om trafikksikker atferd fra tidlig alder. Til tross for at det er satt konkrete kompetansemål knyttet til trafikkopplæring i grunnskolen, er det krevende å få skolene til å prioritere dette i praksis. Trygg Trafikk og andre interesseorganisasjoner har en viktig rolle ved å tilby ulike opplæringsprogram og veiledning. Men tilgjengelige opplæringsressurser blir ikke tatt i bruk av skolene i det omfanget som er ønskelig.

### **Økt risiko for hybrid krigføring**

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

## 5. Valg av innsatsområder

### 5.1 Oversikt over innsatsområder og begrunnelse for valg

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

Nedenfor følger en nærmere begrunnelse for valg av innsatsområder, sortert innenfor hovedområdene *risikoatferd*, *befolkningsgrupper*, *trafikanter/kjøretøygrupper*, *trafikksikre veier* og *øvrige innsatsområder*. Mål for tilstandsutviklingen og aktørenes tiltak knyttet til de ulike innsatsområdene, er omtalt i dokumentets del II (kapitlene 6-19). Tiltak som ikke hører naturlig hjemme innenfor de 14 innsatsområdene omtales i dokumentets del III (kapitlene 20-26).

#### Risikoatferd

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd (se faktaboks 1.1 i kapittel 1.2). Fart, rus, manglende bruk av bilbelte og uoppmerksomhet er de viktigste risikofaktorene knyttet til trafikantatferd. Vi har derfor valgt å vie atferdsrettede tiltak innenfor disse fire områdene særlig oppmerksomhet.

- **Fart** (kapittel 6)

Det er en godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret risiko for å bli drept eller hardt skadd. Basert på denne kunnskapen har Transportøkonomisk institutt (TØI) beregnet at redusert fart var den viktigste enkeltstående årsaken til at antall drepte og hardt skadde ble redusert fra 1 593 i år 2000 til 673 i 2019.<sup>20</sup> Det ligger uten tvil også et stort potensial i en ytterligere reduksjon i fartsnivået.

Resultater fra dybdeanalysene til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor i 30 prosent av dødsulykkene i perioden 2021-2024.<sup>21</sup> Med høy fart menes i denne sammenheng at utløsende kjøretøy har hatt høy fart etter forholdene og/eller fart over fartsgrensen.

- **Rus** (kapittel 7)

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

<sup>20</sup> TØI-rapport 1816/2021 [Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?](#)

<sup>21</sup> Statens vegvesen. 2025. [Dybdeanalyser av døds-ulykker i vegtrafikken 2024](#). SVV rapport 1077.

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

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

- **Beltebruk og riktig sikring av barn** (kapittel 8)

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

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

- **Uoppmerksomhet** (kapittel 9)

En analyse gjennomført av TØI viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til omtrent hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2016-2020.<sup>22</sup> Dette er en størrelsesorden som bekreftes av andre undersøkelser, både nasjonale og internasjonale. Undersøkelsene viser at utfordringen knyttet til uoppmerksomhet og distraksjon er i samme størrelsesorden som utfordringene knyttet til fart, rus og manglende bruk av bilbelte. Men mens det over lang tid har blitt jobbet målrettet med å få ned antall drepte og hardt skadde grunnet høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte, har vi til nå ikke hatt den samme systematiske tilnærmingen når det gjelder uoppmerksomhet

## Befolkningsgrupper

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

- **Barn (0-14 år)** (kapittel 10)

Over tid har vi lyktes svært godt med trafikk-sikkerhetstiltak rettet mot barn. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens vi i 2019 for første gang hadde null drepte barn. I årene etter 2019 har vi hatt mellom to og fire drepte barn hvert år. Også for hardt skadde var

<sup>22</sup> TØI-rapport 1949/2023 *Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022*. Rapporten viser at det var klare indikasjoner på uoppmerksomhet (i form av distraksjon) i 31 prosent av dødsulykkene i perioden 2016-2020. Dette er ikke inkludert rusrelaterte dødsulykker.

utviklingen svært positiv frem til 2019. Imidlertid kan det se ut til at den positive trenden har snudd, og vi må tilbake til 2016 for å finne et år med flere hardt skadde barn enn i 2024.

Dersom vi skal oppnå ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde barn kreves kontinuerlig og målrettet innsats. Nye barnekull trenger trafikkopplæring og nye foreldre trenger veiledning. Dessuten er det fortsatt mange utfordringer med hensyn til fysisk tilrettelegging, blant annet i tilknytning til skolevei.

- **Ungdom og unge førere** (kapittel 11)

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

Basert på tall fra TØI er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km mellom fire og fem ganger høyere for bilførere i alderen 18 og 19 år sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år.<sup>23</sup> Også 16 og 17 åringer har svært høy risiko for å bli drept eller hardt skadd sammenlignet med andre aldersgrupper. Dette er i stor grad knyttet til kjøring med lett motorsykkel og moped, som omtales i eget innsatsområde.

- **Eldre trafikanter** (kapittel 12)

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

Basert på tall fra TØI er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km mellom tre og fire ganger høyere for bilførere i alderen 75+ sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år. Videre er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per gåkm mellom fire og fem ganger høyere for fotgjengere i aldersgruppen 75+ sammenlignet med fotgjengere i øvrige aldersgrupper.<sup>24</sup>

## Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Vi har valgt ut tre trafikantgrupper/kjøretøygrupper som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Dette gjelder (1) gående og syklende, (2) motorsykkel, moped og ATV/UTV og (3) næringstransport på vei.

- **Gående og syklende** (kapittel 13)

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

<sup>23</sup> TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (Beregnet med utgangspunkt i tabell V.2.2).

<sup>24</sup> TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (Beregnet med utgangspunkt i tabellene V.2.2 og V.4.2).



Vi har over tid hatt en positiv ulykkesutvikling for gående, men ikke i samme grad når det gjelder syklist. Basert på tall fra reisevaneundersøkelser (RVU) og ulykkesstatistikk for de senere årene, har vi at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er i størrelsesorden fem ganger høyere for fotgjengere og i størrelsesorden ti ganger høyere for syklist, sammenlignet med bilførere.<sup>25</sup> Dersom målene om økt gåing og sykling skal nås uten at det blir flere drept og hardt skadd blant gående og syklende kreves en markant økt satsing på risikoreduserende tiltak for disse trafikantgruppene.

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

- **Motorsykkel, moped og ATV/UTV** (kapittel 14)

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

Statistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er mange ganger høyere for motorsyklister sammenlignet med bilførere. Risikoen er spesielt høy for de som kjører lett motorsykkel.

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

- **Næringstransport på vei** (kapittel 15)

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

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

## Trafikksikre veier

- **Investeringer, drift og vedlikehold** (kapittel 16)

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

---

<sup>25</sup> Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist at underrapporteringen av hardt skadd syklist i singelulykker er atskillig høyere enn for andre typer trafikkulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken.



Selv om vi har få gjenværende ulykkespunkter og ulykkesstrekninger<sup>26</sup> ligger det fortsatt et stort potensial for ytterligere å redusere antall drepte og hardt skadde gjennom investeringer. Trafikksikkerhet vil alltid være et tema når det utføres fysiske investeringer, både når det bygges ny vei, ved utbedringstiltak og ved målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer. Størst trafikksikkerhetsnytte per investert krone oppnås gjennom målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, der trafikksikkerhet er det eneste eller det dominerende formålet. Men ofte vil det være en god strategi å se en lengre strekning i sammenheng, der det også gjennomføres tiltak som gir bedre fremkommelighet.

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

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

### Øvrige innsatsområder

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

- **Teknologi for bedre trafikksikkerhet** (kapittel 17)

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

- **Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter** (kapittel 18)

En studie utført av TØI viser at 38 prosent av dødsulykkene i perioden 2005-2013 involverte sjåfører i arbeid, mens ytterligere 11 prosent involverte personer som kjørte til/fra jobb.<sup>27</sup> Dette viser at det ligger et betydelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter hvor ansatte tilbringer en stor del av arbeidstiden på veien. Dette gjelder både offentlige og private virksomheter.

<sup>26</sup> Med ulykkespunkt menes en strekning på inntil 100 meter der det har vært minimum fire politirapporterte personskadeulykker i løpet av de siste fem årene. Med ulykkesstrekning menes en strekning på 1 km der det har vært minimum ti politirapporterte personskadeulykker i løpet av de siste fem årene.

<sup>27</sup> TØI-rapport 2049/2024 [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet: Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?](#)

- **Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget** (kapittel 19)

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

## 5.2 Viktige føringer for prioriteringer fra Nasjonal transportplan

*Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 viser regjeringens mål og hovedsatsinger i transportpolitikken. Som vist i kapittel 1.2 er **Nullvisjonen for drepte og hardt skadde** ett av fem sidestilte hovedmål. Det er også formulert et etappemål for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen: **Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.***

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

### Hovedsatsinger i NTP – Tre områder der innsatsen skal forsterkes

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

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

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

Regjeringens ambisjon om å prioritere og styrke innsatsen til **kampanjevirkosomhet** begrunnes blant annet med gode erfaringer fra Statens vegvesen sine nasjonale kampanjer. Det står at: «**Evalueringer viser at kampanjene skaper stor oppmerksomhet og gir høy budskapsforståelse.**

*Dette er med på å flytte holdninger og atferd i riktig retning. Det er godt dokumentert at kampanjer gir best effekt når de kombineres med andre virkemidler, f.eks. kampanjerelaterte kontroller».*

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

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

### **Øvrige føringer i NTP av betydning for arbeidet med tiltaksplanen**

NTP sin omtale av trafikksikkerhet berører i større eller mindre grad alle de 14 innsatsområdene i tiltaksplanens del II. Imidlertid er mye av omtalen en beskrivelse av utfordringer og pågående arbeid. I oppstillingen nedenfor har vi valgt å se bort fra denne delen av omtalen og i stedet plukket ut formuleringer som er å anse som direkte føringer for arbeidet med tiltaksplanen. Dette er føringer som kommer i tillegg til det som omfattes av de tre hovedsatsingene som er omtalt innledningsvis i kapittel 5.2.

- *Intensivere arbeidet for overholdelse av fartsgrensene og rusfri kjøring* – Høy fart og rus er en medvirkende årsak til henholdsvis om lag en tredel og en femtedel av dødsulykkene. NTP bebuder intensivert innsats for å få ned disse andelene: *«Sentrale innsatsområder i planperioden er å intensivere arbeidet for å få trafikanter til å overholde fartsgrensene og ikke kjøre i ruspåvirket tilstand».* Det vises til tiltak under innsatsområdene Fart (kapittel 6) og Rus (kapittel 7).
- *Tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer videreføres* – Barnas transportplan inngår som eget underkapittel i NTP. Her omtales blant annet videreføring av tilskuddsordningen til tryggere skoleveier og nærmiljøer, som ble opprettet i 2022: *«Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen».* Det vises til omtale under innsatsområdet Barn (kapittel 10).
- *Nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykkene* – Den positive utviklingen når det gjelder ungdomsulykker har stagnert. I NTP står det at dette *«tilsier behov for å vurdere nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykker».* Videre står det at: *«Basert på ulykkesanalysene fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe, vil Statens vegvesen frem mot neste tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei arbeide med å få mer innsikt i årsakene til ungdomsulykker».* Dette er gjennomført som en del av det forberedende arbeidet med tiltaksplanen, og har vært et viktig grunnlag for valg av tiltak innenfor innsatsområdet Ungdom og unge førere (kapittel 11).

- Prioritering av gående og syklende – I NTP står det at: «Økt sikkerhet for gående og syklende er et hovedinnsatsområde i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Regjeringen legger til grunn at disse trafikantgruppene prioriteres også i neste tiltaksplan». Prioriteringen er vist under innsatsområdet for Gående og syklende (kapittel 13)
- Singelulykker blant fotgjengere – I NTP «vises til omtale i Meld. St. 15 (2022-2023) Folkehelsemeldinga der det fremgår at regjeringen vil utvide nullvisjonen for alvorlige fallulykker i hjemmet til også å omfatte alvorlige fallulykker i nærmiljøet». Singelulykker blant fotgjengere (fallulykker m.m.) regnes ikke som veitrafikkulykker, og inngår derfor ikke i nullvisjonen for trafikksikkerhet. Men slike ulykker skjer like fullt ofte i et trafikkmiljø, og omtalen i NTP, med henvisning til Folkehelsemeldinga, tilsier at vi i tiltaksplanen også bør inkludere tiltak som bidrar til å redusere omfanget av singelulykker ned fotgjengere. Det vises til omtalen under innsatsområdet for Gående og syklende (kapittel 13).
- Trafikksikkerhet i byvekstavgiftene – Det er lagt til grunn at trafikksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavgiftene. Dette skal blant annet sikres gjennom å utvide indikatorsettet i byvekstavgiftene med en supplerende indikator for trafikksikkerhet. «Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak». Byvekstavgiftene omtales under innsatsområdet Gående og syklende (kapittel 13).
- Krav til innhold i «førerutviklingskurs» for motorsykler – NTP sin omtale av motorsykkel er i all hovedsak en problembeskrivelse og en vektlegging av viktigheten av et godt samarbeid aktørene imellom. Unntaket er en omtale av såkalte «førerutviklingskurs»: «Det er et stort antall tilbydere av «førerutviklingskurs» for motorsykler. Kursmangfoldet har svært ulik kvalitet og innretning, særlig med hensyn til effekten for økt sikkerhet på vei for motorsykler. Det er behov for å utrede hvilke krav eller anbefalinger som bør stilles for markedsføring av slike kurs som trafikksikkerhetstiltak for vanlige brukere av motorsykkel». Dette er fulgt opp under innsatsområdet Motorsykkel, moped og ATV/UTV (kapittel 14).
- Styrke arbeidet med å forhindre tungbilulykker – I NTP står det at: «Det gjøres et betydelig arbeid for å redusere antallet ulykker der tungbil er involvert. Dette arbeidet skal videreføres og styrkes i planperioden». Kollisjonssikkerhet for buss er viet særlig oppmerksomhet. I teksten vises til nasjonale krav som ble innført fra 1. oktober 2023 om at alle nye busser i løyvepliktig transport skal ha forsterket konstruksjon i front. Videre står det at: «Statens vegvesen har fått i oppdrag å utrede forslag om ytterligere særlige nasjonale krav til kollisjonssikkerhet for buss i løyvepliktig transport». Det vises til omtale under innsatsområdet Næringstransport på vei (kapittel 15).
- Ambisjon om minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker – I NTP 2010-2019 ble det beskrevet en såkalt minstestandard som vil bidra til å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker. Denne er gjentatt i alle etterfølgende utgaver av NTP. I NTP 2025-2036 står det at: «Regjeringen vil videreføre en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha en minstestandard mht. utforkjøringsulykker. Dette innebærer at veien skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende

*master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkverk».* Det vises til oppfølging under innsatsområdet Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16).

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

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

Dette er arbeid som pågår på departementsnivå, og som derfor ikke inngår som tiltak i tiltaksplanen. Det er imidlertid gitt omtaler i teksten. Det vises til kapittel 20 Straff og førerett når det gjelder rettslig grunnlag for inndragning av motorvogn, kapittel 6 Fart når det gjelder forbud mot varslingstjenester og kapittel 9 Uoppmerksomhet når det gjelder innstramming av regelverket for bruk av mobiltelefon.



# Del II - Innsatsområder







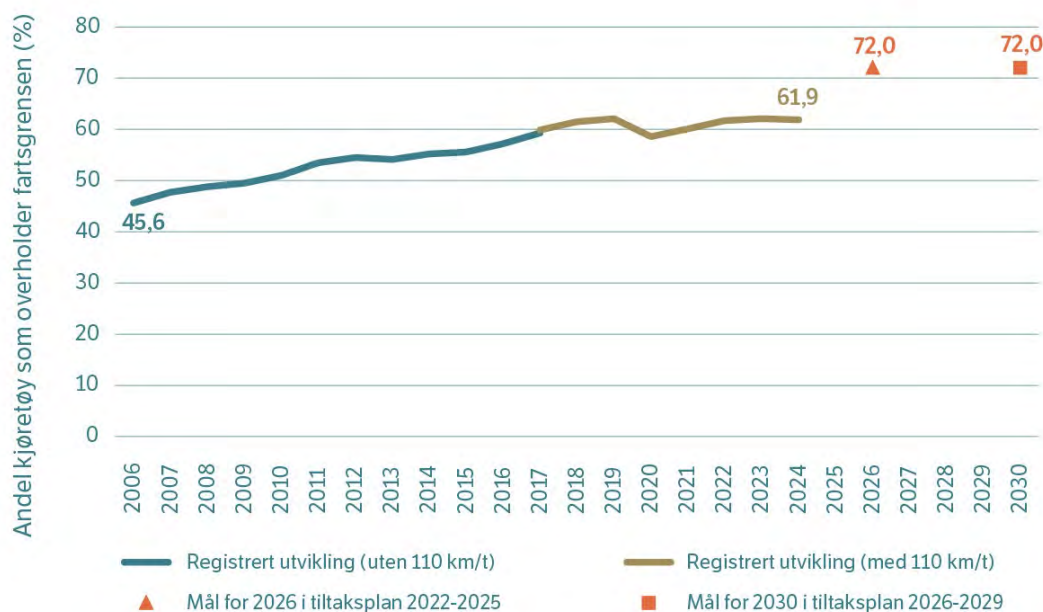
## 6. Fart

### 6.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

**Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.**

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



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

Figuren viser at det frem til 2019 var en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent i 2019.<sup>28</sup> Resultatene for 2020, det første året under koronapandemien, viste et klart brudd på den positive trenden. Vi er imidlertid nå tilbake omtrent der vi var det siste året før koronapandemien, men uten samme klare progresjon som vi hadde frem til 2019. Vi ligger ikke an

<sup>28</sup> Overgangen fra blå til beige kurve skyldes at det fra og med 2017 ble tatt inn noen nye målepunkter, for å inkludere fartsgrense 110 km/t. Resultatene før og etter 2017 er dermed ikke 100 prosent sammenlignbare, men som vist i figuren er utslagene små.

til å nå målet om 72 prosent overholdelse i 2026, som ble satt i tiltaksplanen for 2022-2025, og velger å videreføre målet til 2030.



Det er en nær og godt dokumentert sammenheng mellom endret fartsnivå og endret antall trafikkulykker. Transportøkonomisk institutt (TØI) utførte i 2021 beregninger som viste at redusert fart var den viktigste enkeltstående faktoren som årsak til den kraftige reduksjonen i drepte og hardt skadde fra 2000 til 2019.<sup>29</sup> Etter 2019 har reduksjonen i drepte og hardt skadde stoppet opp (se figur 1.2 i kapittel 1.3). Samtidig har også økningen i andelen som overholder fartsgrensene stoppet opp (se figur 6.1).

Selv om økningen i overholdelse av fartsgrensene har stoppet opp, er det hvert år etter 2019 registrert en reduksjon i andelen som kjører mye for fort. Andelen som kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen er for eksempel redusert fra 8,6 prosent i 2019 til 5,1 prosent i 2024.

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

<sup>29</sup> TØI rapport 1816/2021 [Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?](#)

## 6.2 Tiltak rettet mot fart

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

### Fartsgrenser

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

**Faktaboks 6.1 – Effekter av endret fartsgrense<sup>30</sup>**

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

Et bredt spekter av aktører, herunder interesseorganisasjoner, bykommuner og fylkeskommuner, har vært pådrivere for økt bruk av fartsgrense 30 km/t, fortrinnsvis gjennom endring av den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk fra 50 km/t til 30 km/t. Økt bruk av fartsgrense 30 km/t er innført i flere europeiske byer de siste årene. Erfaringer fra disse byene er at endret fartsgrense har resultert i redusert fartsnivå og færre ulykker. Særlig gjelder dette alvorlige ulykker og ulykker som involverer fotgjengere.<sup>31</sup>

Statens vegvesen sendte september 2025 ut forslag til endrede fartsgrensekriterier på høring. For å styrke handlingsrommet for bruk av 30 km/t som fartsgrense foreslås at 30 km/t skal være utgangspunkt for fartsgrenseverdier innenfor tettbygde strøk, og at det må begrunnes særskilt

<sup>30</sup> TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak.

<sup>31</sup> TØI-rapport 2084/2025 [Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling](#)

dersom det skal settes høyere fartsgrense. Det foreslås videre at fartsgrensekriteriene skal gjøres gjeldende som normalkrav også for kommunal vei. Når nye kriterier er på plass vil Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i henhold til prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene (tiltak 1). En eventuell endring av den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk til 30 km/t er et større arbeid som vil medføre endring av vegtrafikklovens § 6. Utredning av en slik endring vil følge tett etter endring av fartsgrensekriteriene (tiltak 2). Endring av generell fartsgrense til 30 km/t vil i tillegg til å kunne forenkle skiltingen også gjøre at veier der det ikke er tatt aktivt stilling til fartsgrense vil ha 30 km/t som et utgangspunkt.

*Nullvisjonsfartsgrenser* vil si at fartsgrenser er satt i tråd med sannsynligheten for å overleve og unngå varige skader ved en ulykke. Sjansen for å overleve ved møte-kollisjon er betydelig bedre ved 70 km/t enn ved 80 km/t.<sup>32</sup> Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygd strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvar med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene (tiltak 3).

### **Politiets manuelle fartskontroller**

Politiets fartskontroller har vist seg å være svært effektive for å redusere fartsnivået og antall ulykker. Det er særlig de tilfeldige og synlige kontrollene som er effektive. Disse kontrollene bidrar til å få ned farten på hele veinettet, fordi trafikantene aldri kan vite helt sikkert hvor og når det er kontroll. Det finnes i dag flere løsninger som varsler om blant annet fartskontroller. Slike løsninger undergraver effektiviteten ved kontrollene og dermed også trafikksikkerheten. Samferdselsdepartementet sendte våren 2025 på høring rapport fra en arbeidsgruppe bestående av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene, med forslag til endringer i vegtrafikkloven. Ett av forslagene består i å innføre et forbud knyttet til varsling av politiets og Statens vegvesens kontroller. Forslagene er til vurdering i Samferdselsdepartementet. Regjeringen vil ta endelig stilling til forslagene etter at departementet har behandlet saken ferdig.

Politiets målsetting for planperioden er å opprettholde fartskontrollinnsatsen for manuelle politikontroller på samme nivå som for årene 2021-2024 (tiltak 4). Dette vil være i samsvar med måltallene til underliggende enheter som årlig fastsettes i resultatavtalene, og som følges opp av Politidirektoratet i tertialrapporteringer.

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

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

<sup>32</sup> I effektkatalogen er det estimert at endring av fartsgrense fra 80 til 70 km/t vil gi 23 prosent færre drepte og 17 prosent færre hardt skadde (TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak).



### Automatisk trafikk kontroll

Automatisk trafikk kontroll (ATK) er et svært effektivt og målrettet virkemiddel for å redusere ulykker. En evaluering av streknings-ATK i Norge fra 2014 viser at antallet drepte og hardt skadde blir halvert på strekninger med gjennomsnittsmåling.<sup>33</sup> Denne effekten holder seg fra skiltet varsling og flere kilometer etter selve fartskontrollen. Jo høyere kjørefarten er i førsituasjonen, desto større er effekten på kjørefarten, og dermed også på antall ulykker. Per mars 2026 er det totalt 442 fysiske fotobokser på norske veier. Av dette er det 270 fotobokser som registrerer fartsovertredelser i punkt. De resterende er knyttet til 86 strekninger med streknings-ATK.



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

I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* er det lagt til grunn at det skal legges til rette for økt bruk av ATK. For å følge opp dette og for å sikre en best mulig utnyttelse av kontrollvirksomheten, har Statens vegvesen og fylkeskommunene utarbeidet en liste med prioriterte punkter og strekninger som kan være aktuelle for ATK. Statens vegvesen vil i samarbeid med øvrige veimyndigheter jobbe for å øke antall årlige nyetableringer av ATK, i samsvar med ambisjonen i NTP 2025-2036 (tiltak 5).

ATK kan per i dag ikke benyttes for motorsykler, mopedbiler og ATV/UTV, i og med at sanksjonene er knyttet til bilde av fører og registreringsnummer. Dagens ATK-kameraer tar bilde forfra, og kan derfor ikke brukes til å identifisere kjøretøy som kun har registreringsnummer bak. For motorsyklist er det i tillegg umulig å identifisere fører på grunn av hjelmen. Statens vegvesen vil derfor, i samarbeid med politiet, igangsette et arbeid med å vurdere en mulig ATK-løsning som også virker for motorsykel, ATV/UTV og mopedbil, og som gir muligheten for å kunne sanksjonere eier av alle typer kjøretøy til tross for at fører ikke blir identifisert (tiltak 6). Dagens ATK-løsning sanksjonerer fartsovertredelser med bakgrunn i føreransvar, og sanksjonen kan kun rettes mot den person som

<sup>33</sup> TØI rapport 1339/2014 [Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK](#)

har utført lovbruddet. Dersom det blir åpnet for også å sanksjonere for eieransvar må det vurderes hvilke sanksjonsform som er hensiktsmessig å bruke i tilfeller der fører ikke blir identifisert og sanksjonen derfor gis til eier av kjøretøy. Det må gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha dersom man både skal operere med foreleggsanksjon for føreransvar og for eksempel gebyrsanksjon i tilfeller der eieransvaret trer inn.

### Fartsdempende tiltak

Fartsdempende tiltak kan brukes på veier med fartsgrense 50 km/t eller lavere dersom skiltet fartsgrense ikke er tilstrekkelig til å nå ønsket fartsnivå. Fysiske fartsdempende tiltak omfatter blant annet humper, opphøyde kryssområder, innsnevring og sideforskyvninger. Tradisjonelle fartsdempende tiltak kan være utfordrende å kombinere med buss- og utrykningstraséer. I tillegg til å etablere fartsdempende tiltak innenfor gjeldende regelverk ønsker derfor storbykommunene og fylkeskommunene å vurdere pilotprosjekter der muligheter for nye løsninger for lavere fart i by utforskes (tiltak 7).

Veiledningen for fartsdempende tiltak (V128)<sup>34</sup> skal revideres i løpet av planperioden, som en del av arbeidet med å styrke trafikk sikkerhetsarbeidet knyttet til fart. Dette vil blant annet inkludere flere typer fartsdempende tiltak og sikre at veiledningen er oppdatert i tråd med dagens behov og kunnskap. Statens vegvesen vil gjennomføre arbeidet i samarbeid med fylkeskommunene og kommunesektoren, slik at veiledningen blir godt tilpasset lokale forhold og behov.

Fartvisningstavler har vist seg å ha god effekt med hensyn til å redusere trafikantenes fartsvalg.<sup>35</sup> Dette kan være et alternativ til ATK der kriteriene for å etablere ATK ikke er tilfredsstillende, eller der de økonomiske konsekvensene ved ATK blir for store. Statens vegvesen vil i planperioden undersøke nærmere virkningen av fartvisningstavler, spesielt for områder med lave fartsgrenser. I tillegg vil Statens vegvesen lage en veileder for bruk av fartvisningstavler. Veilederen skal inneholde anbefaling av teknisk standard og utforming av tavlene, veiledning ved installasjon og anbefalinger om hvor slike tavler vil ha størst effekt. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil øke bruken av fartvisningstavler som fartsreduserende tiltak (tiltak 8). Fartvisningstavler kan også være et aktuelt tiltak på kommunale veier.

### Kampanjer og opplæring

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

En ny nasjonal fartskampanje ble lansert i 2020. Fartskampanjen «Hold fartsgrensen – for oss alle» handler om å overholde fartsgrensene og synliggjøre at flertallet nå gjør nettopp dette. Kampanjen

<sup>34</sup> Statens vegvesen. 2019. [V128 Fartsdempende tiltak](#)

<sup>35</sup> Fartstavler/fartvisningstavler ligger inne i effektkatalogen med en estimert effekt på antall drepte og hardt skadde på henholdsvis -18 og -17 prosent (TØI-arbeidsdokument 1175. 2023. Effektkatalog for trafikk sikkerhetstiltak).

søker å endre feilaktige normative oppfatninger om at flertallet ikke overholder fartsgrensene. Kampanjene til Statens vegvesen tar alltid i bruk flere virkemidler for å påvirke målgruppenes holdninger og atferd i mer trafikksikker retning. I fartskampanjen er kommunikasjon, fartsmålinger og politiets kontroller de mest sentrale virkemidlene. Aktivitetene samkjøres i tid, blant annet gjennomføres det kampanjepuls samtidig med politiets årlige aksjonsuker for fart. Den nåværende fartskampanjen avsluttes i 2025 og vil bli evaluert. Det vil bli utarbeidet og lansert en ny fartskampanje i planperioden 2026-2029 (tiltak 9).

Informasjon og opplæring er viktig i arbeidet med å gi trafikantene god forståelse av hva som er riktig fart. Dette handler både om fart innenfor fartsgrensen og om å tilpasse fart ut fra veiforhold, vær- og føreforhold og trafikksituasjonen for øvrig. Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil arbeide for å øke forståelsen for hva som er riktig fart og førers ansvar gjennom informasjonsformidling, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning. Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om fart og gjennomføre en nasjonal kampanje om fart i sosiale medier (tiltak 10).

### Oppfølgingstiltak:

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







## 7. Rus

### 7.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

**Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.**

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

Utrykningspolitiet har gjennomført veikantundersøkelser som viser omfang av kjøring under påvirkning av alkohol over lovlig grense i 2015, 2019, 2022 og 2024. Undersøkelsene gjennomføres ved hjelp av alkometer (Dräger) og omfatter om lag 25 000 tester. Tabell 7.1 viser resultater, med vektning for tid på døgnet, fartsgrensenivå og geografi.<sup>36</sup>

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

2015	2019	2022	2024	Mål for 2030
0,17 %	0,17 %	0,3 %	0,18 %	<b>0,15 %</b>

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

Utrykningspolitiets veikantundersøkelser er begrenset til kun å gjelde alkoholpåvirket kjøring. OUS gjennomfører veikantundersøkelser, basert på analyse av spyttprøver, og disse viser også omfang av kjøring under påvirkning av narkotika. Dette er svært ressurskrevende undersøkelser og gjennomføres derfor kun om lag hvert åttende år. OUS har gjennomført en slik veikantunder-

<sup>36</sup> Politiet. 2024. [KUPP 2024. En veikantundersøkelse av alkoholpåvirket kjøring i trafikken](#). Utrykningspolitiets temahefte 24/2.

søkelse i 2024/2025, men per mars 2026 foreligger ikke endelige resultater fra denne undersøkelsen. Sist utførte veikantundersøkelse som det foreligger resultater fra, ble utført av OUS i 2016/2017, og viser at 0,7 prosent av førerne var påvirket av narkotika over straffbarhetsgrensen. Målet er at dette skal reduseres til 0,4 prosent innen 2034. Årstallet er valgt med utgangspunkt i en forventning om at det da skal være utført en ny veikantundersøkelse.

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

2008/2009 <sup>A, B</sup>	2016/2017	2024/2025	Mål for 2034
0,8 %	0,7 %	Resultater foreligger ikke per mars 2026	<b>0,4 %</b>

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

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

De senere årene har i overkant av 10 000 personer blitt anmeldt årlig, mistenkt for ruspåvirket kjøring. Ni av ti anmeldte førere er menn. Alkohol, THC (virkestoff i cannabis) og (met)amfetamin er hyppigst forekommende.<sup>37</sup> Alkohol gir høyere risiko for å bli innblandet i alvorlige ulykker sammenlignet med de fleste andre rusmidler, og er den klart største utfordringen når det gjelder ruspåvirket kjøring.

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

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

Andelen dødsulykker med rus som medvirkende faktor er svært ulik for de ulike trafikantgruppene. Størst er andelen for elsparkesyklister, der hele syv av de tolv som ble drept i perioden 2019-2024 var ruset. Registreringer ved Oslo skadelegevakt i 2019/2020 og 2023 viser at henholdsvis 41 og 14 prosent av skadene blant elsparkesyklister kan knyttes til rus.<sup>38</sup> Den betydelige nedgangen antas i stor grad å skyldes lokalt forbud mot utleie av elsparkesykkel om natten, som ble innført i Oslo i 2021, og promillegrense for elsparkesykkel, som ble innført i 2022. Dette er et godt eksempel på vellykket bruk av regulatoriske virkemidler for å få en negativ utvikling under kontroll.

<sup>37</sup> Oslo universitetssykehus. 2024. [Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2024](#)

<sup>38</sup> Statens vegvesen. 2026. [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1106.

## 7.2 Tiltak for å forebygge ruspåvirket kjøring

### Kontroller

Høy oppdagelsesrisiko for ruspåvirket kjøring er et viktig virkemiddel for å hindre ulykker. Formålet med kontrollene er både å avdekke og avskrekke. Politiet vil derfor gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle førere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikkuhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk, som blant annet innebærer at det må foreligge en indikasjon på ruspåvirkning før slik test utføres (tiltak 11).

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

### Krav til innehav av førerett

I 2016 ble det innført nye og tydeligere helsekrav til føreretten. Helsekravene er ikke oppfylt dersom bruk av alkohol, rus eller legemidler brukes i et omfang og på en måte som fører til helsesvekkelse med økt trafikk sikkerhetsrisiko.<sup>39</sup> Helsepersonell har plikt til å melde pasienter som ikke tilfredsstiller helsekravene til Statsforvalteren, som når de finner at grunnlaget er tilstrekkelig anmoder politiet om å inndra føreretten. Ifølge en rapport fra Statsforvalteren i Trøndelag<sup>40</sup> er det en del fastleger som ikke gjør adekvate vurderinger av om helsekravene til pasientene er oppfylt, noe som innebærer at førere med stort forbruk av medikamenter og/eller tungt alkoholforbruk beholder føreretten.

En undersøkelse gjennomført av Oslo universitetssykehus<sup>41</sup> viser at mer enn halvparten av de som tas for ruspåvirket kjøring har blitt tatt for ruskjøring tidligere. Dette tilsier at det er behov for å se på muligheten for å skjerpe inn krav og/eller praksis i tilknytning til gjenerverv av førerkort etter tap av førerett på grunn av ruspåvirket kjøring.

### Holdningsskapende arbeid

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

Unge er en gruppe det er spesielt viktig å nå ut til. Ung i trafikken vil videreføre prosjektet *DeathTrip* (tiltak 12). Dette er en landsomfattende konkurranse der elever fra videregående skoler lager kampanjer mot ruskjøring. Gjennom å arbeide med konkurransen skal elevene øke kunnskapen

<sup>39</sup> § 35. Generelle helsekrav ved bruk av midler som kan påvirke kjøreevnen, [Forskrift om førerkort m.m. \(førerkortforskriften\)](#)

<sup>40</sup> Statsforvalteren i Trøndelag. 2022. [Førerkorttilsyn](#)

<sup>41</sup> Christophersen AS, Skurtveit S, Grung M, Mørland J. 2022 [Rearrest rates among Norwegian drugged drivers compared with drunken drivers](#). *Drug Alcohol Depend.* Mar 1;66(1):85-92.

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

Ung i trafikken har utviklet e-læringskurset *Rus i trafikken*, som er tilgjengelig på organisasjonens nettside. Kurset inneholder animasjoner, interaktive oppgaver og filmer, samt en slutt-test som kan forberede elevene til teoretisk prøve for førerkort. Det følger også med en læreveileder, som skal gjøre det enkelt å ta i bruk kurset. Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere kurset. Organisasjonen vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier (tiltak 13).



Foto: Colourbox

Ni av ti anmeldte ruskjørere er menn. Eldre over 60 år er de som drikker oftest, og de har et høyere konsum enn tidligere seniorgenerasjoner.<sup>42</sup> Av-og-til vil derfor, sammen med sine samarbeidspartnere, jobbe med forebyggende informasjon om promillekjøring, spesielt rettet mot menn og eldre over 60 år (tiltak 14). Dette vil gjøres gjennom medieutspill, annonsering digitalt og foredrag, samt ved hjelp av verktøy og informasjon som er tilgjengelig på nett.

<sup>42</sup> FHI. 2023. [Helse hos eldre i Norge](#). I Folkehelserapporten.

Politiets veikantundersøkelse<sup>43</sup> viser at det er størst andel førere med promille på morgenen i helgen. Dette kan være et resultat av manglende kunnskap om kroppens forbrenningstid eller mangel på verktøy til å sjekke seg. Både MA – Rusfri Trafikk og Av-og-til vil gjennomføre kampanjer og kommunikasjonstiltak som opplyser om farene ved dagen-derpå-kjøring og gir praktiske råd. MA – Rusfri Trafikk vil i tillegg tilgjengeliggjøre stasjonære promilletestingsmaskiner og promille-målere for privat bruk. Videre vil Av-og-til promotere promillekalkulatoren sin. (Tiltakene 15 og 16.)

## Forebygging

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

Ved siden av alkohol og narkotika, er også reseptbelagte legemidler et problem i trafikken. Dette er ikke alle i like stor grad klar over. MA – Rusfri Trafikk vil belyse problemet ved å informere i en årlig kampanje som vises ved alle landets legekontorer (tiltak 17).

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

Kriminalomsorgen har gjennomført *Program mot ruspåvirket kjøring* siden 2008, og vurderer at denne straffereaksjonen er den som har best innhold overfor de som er i nevnte målgruppe. Kriminalomsorgen antar at flere som er i målgruppen ikke får muligheten til å gjennomføre programmet, da Kriminalomsorgen er avhengig av at disse fanges opp av påtale og domstol, som må anmode om personundersøkelse med egnethetsvurdering. Kriminalomsorgen vil derfor fortsette arbeidet med å prioritere informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol for å øke bruken av personundersøkelser og kjennskap til programmet (tiltak 18).

En høy andel av de som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll med fotlenke, er dømt for kjøring i ruspåvirket tilstand, og tallene viser at det er om lag tre ganger flere som soner med fotlenke for ruspåvirket kjøring enn som har *Program mot ruspåvirket kjøring*. Kriminalomsorgen lager derfor et eget tilpasset faglig innhold for denne gruppen, med elementer fra gruppeundervisningen i *Program mot ruspåvirket kjøring*, som vil bli implementert (tiltak 19).

---

<sup>43</sup> Politiet. 2024. [KUPP 2024. En veikantundersøkelse av alkoholpåvirket kjøring i trafikken](#). Utrykningspolitiets temahefte 24/2.

## Alkolås

MA – Rusfri Trafikk har tidligere foreslått alkolås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet. En slik ordning vil gjøre det enklere for pasienter å be om hjelp for sitt alkoholbruk, og fastlegene vil få bedre forutsetninger for å ta opp pasientens alkoholvaner. I tillegg vil det gi en trygghet overfor andre trafikanter. Tiltaket har likevel vist seg å være utfordrende å gjennomføre, blant annet på grunn av EU-forordninger som har hindret førerett for personer med et uttalt alkoholproblem. Imidlertid er det gjennom vedtak av EUs fjerde førerkortdirektiv nå åpnet for at førerkort skal kunne utstedes til tross for alkoholavhengighet, forutsatt at førerkort-innehaver får regelmessig oppfølging og behandling for avhengigheten, og kjøring begrenses av tekniske innretninger, slik som for eksempel obligatorisk bruk av alkolås. MA - Rusfri Trafikk vil derfor gjennomføre en pilotstudie for utprøving av alkolås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet (tiltak 20).

## Kunnskap og kompetanse

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

PEth er en biokjemisk markør som måler hvor mye alkohol en person har drukket de siste 2- 4 ukene før prøvetaking. Alkohol er et lovlig rusmiddel, men det er bekymringsfullt at alkohol-bruken øker i deler av befolkningen, også blant eldre personer. Førerkortforskriften og førerkortveilederen har tydelige grenseverdier for PEth, og Statsforvalterne bruker PEth-resultater når de skal vurdere en persons førerett. Statsforvalteren i Trøndelag vil, i samarbeid med St. Olavs hospital, gjennomføre et prosjekt med formål å øke fastlegers kunnskap om sammenhengen mellom alkohol, helseplager og retten til å inneha førerkort (tiltak 21). Det å gi fastleger økt kunnskap om PEth inngår som en del av prosjektet.

MA – Rusfri Trafikk følger utviklingen i befolkningens holdninger til cannabisbruk i trafikken, og vil videreføre samarbeidet med sin svenske søsterorganisasjon MHF om gjennomføring av jevnlig spørreundersøkelser for å se på eventuelle endringer i holdningene knyttet til cannabis og bilkjøring (tiltak 22).

Fra 2025 ble det krav om etterutdanning av trafikklærere hvert femte år for regodkjenning. Norges Trafikkskoleforbund tilbyr kurs i rus og psykiatri, som inngår i den valgfrie delen av etterutdanningen. Målet med kurset er å gi en forståelse av hvordan hjernen utvikler seg i ungdomsårene, samt hvordan rusbruk og psykiske helseutfordringer kan påvirke unge.

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



## Samarbeid

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

Det er opprettet egne regionale rusforum i Trøndelag og Agder. Rusforum i Trøndelag har lengst erfaring og har kommet godt i gang med å samordne det forebyggende arbeidet mot ruspåvirket kjøring i fylket. Dette er gitt en nærmere omtale i faktaboks 7.1. Alle fylkeskommunene vil i planperioden legge til rette for at det skal være en samordnet innsats mot ruskjøring i fylket (tiltak 23). Opprettelse av fylkesvise rusforum er en av flere alternative måter å organisere dette på.

### Faktaboks 7.1 – Rusforum i Trøndelag

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

Viktige aktiviteter er:

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

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

### Oppfølgingstiltak:

11. Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle motorvognførere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikkuhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk.
12. Ung i trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandrestillingen *DeathTrip on the road*.
13. Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere fakta og videoer i e-læringskurset *Rus i trafikken*, og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier.
14. Av-og-til vil, i samarbeid med medlemsorganisasjoner, Av-og-til-kommuner og andre samarbeidspartnere, sette fokus på promillekjøring, med menn og eldre som prioriterte målgrupper.
15. MA-Rusfri Trafikk vil rette fokus mot dagen-derpå-promille gjennom et sett med årlige kampanjer og tilgjengeliggjøring av promilletesting i stasjonære promille-testingsmaskiner og promillemålere.
16. Av-og-til vil fortløpende gjennomføre kommunikasjonstiltak på nett og i sosiale medier på temaet promillekjøring og risiko, med fokus på dagen-derpå-kjøring og Av-og-til sin promillekalkulator.
17. MA – Rusfri Trafikk vil opplyse om bruk av trafikkfarlige legemidler på offentlige legekontorer.
18. Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndigheten og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
19. Kriminalomsorgen vil implementere et tilpasset faglig innhold om ruspåvirket kjøring for domfelte som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll.
20. MA – Rusfri Trafikk vil gjennomføre en pilotstudie for utprøving av alkoholås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet.
21. Statsforvalteren i Trøndelag vil, i samarbeid med St. Olavs hospital, gjennomføre et prosjekt med formål å øke fastlegers kunnskap om sammenhengen mellom alkohol, helseplager og retten til å inneha førerkort.
22. MA - Rusfri Trafikk vil, sammen med MHF i Sverige, gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring.
23. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats rettet mot ruskjøring.

## 8. Beltebruk og riktig sikring av barn

### 8.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

#### Innen 2030 skal

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

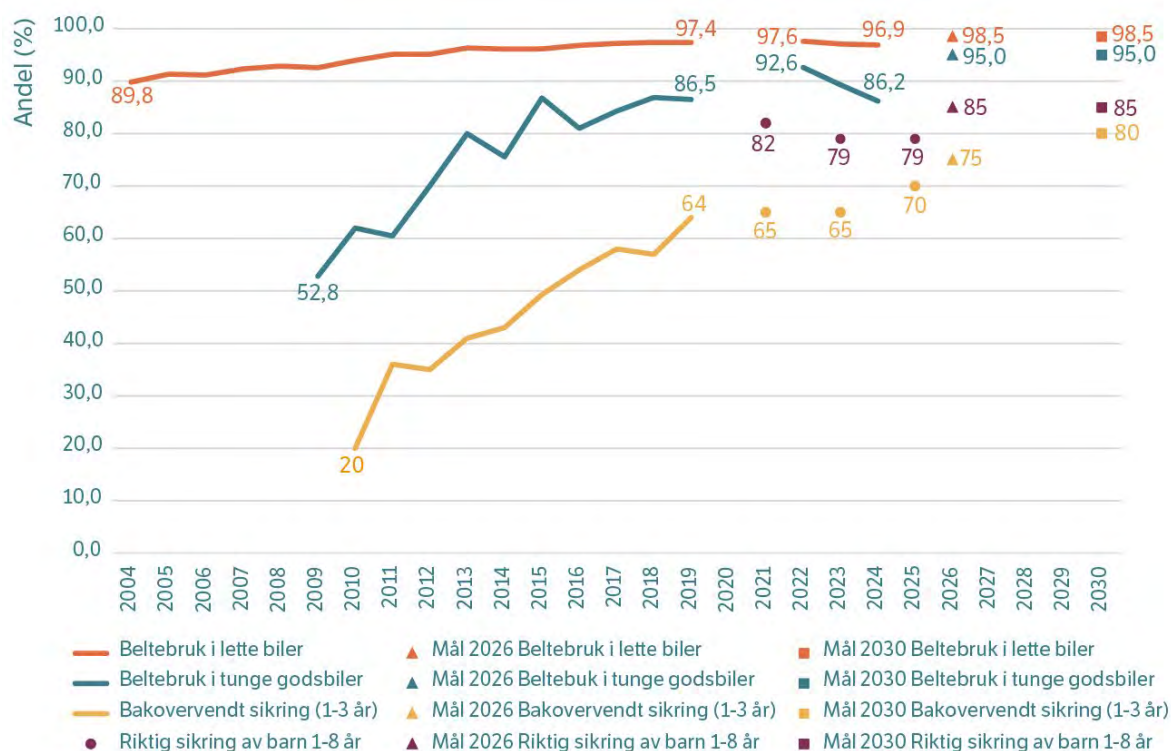
Statens vegvesen gjennomfører registrering av bruk av bilbelte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler og blant førere av tunge godsbiler. Frem til 2024 var det årlige registreringer, med unntak av to års pause under koronapandemien (2020 og 2021). Fra og med 2024 legges det opp til registrering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

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



Foto: Colourbox

Figur 8.1 viser registrert utvikling samt mål satt i tiltaksplanen.



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

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

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

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, og minst til fylte fire år.<sup>44</sup> Figur 8.1 viser en svært positiv utvikling fra registreringene begynte i 2010 og frem til 2019. Registreringene i 2019, 2021 og 2023 viste at andelen som var sikret bakovervendt lå stabilt på

<sup>44</sup> Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. 2024. [Sikring av barn i bil](#) (brosjyre).



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

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

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

TØI har på oppdrag fra Statens vegvesen utarbeidet en temaanalyse om manglende bruk av bilbelte og feilsikring, basert på dødsulykker i perioden 2017-2023.<sup>45</sup> Hovedfunnene i temaanalysen er oppsummert i faktaboks 8.1.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

<sup>45</sup> TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)

**Faktaboks 8.1 – Hovedfunn fra temaanalyse bilbelte<sup>46</sup>**

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

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

### Kontrollvirksomhet

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

<sup>46</sup> TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)



## Feilsikring

### Faktaboks 8.2 – Feilsikring: funn fra temaanalyse bilbelte<sup>47</sup>

- Alle med feil bilbeltebruk var førere eller passasjer i bil eller lastebil.<sup>48</sup> Ingen feil beltebruk ble funnet blant drepte bussførere.
- 3 prosent av førerne og 14 prosent av passasjerene brukte bilbelte feil.
- Det er høyest andel feil bruk blant kvinner og eldre.
- Årsaken til feilbruk er i liten grad undersøkt, men tykke jakker og helserelaterte utfordringer er pekt på som mulige årsaker.
- I de fleste tilfeller var feilen at beltet satt for løst og/eller for høyt, slik at hoftedelen av beltet ble ført over magen.
- 1 av 5 personer som brukte bilbelte feil hadde ugunstig sittestilling.
- Det er enkelte tilfeller av at bilbeltet var ført bak ryggen.

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

Temaanalysen avdekker at årsaker til feil bruk i liten grad er dokumentert i UAG-rapportene. For å få mer kunnskap om årsaker til feil bruk av bilbelte, manglende bilbeltebruk og feil sikring av barn vil Statens vegvesen gjennomføre en spørreundersøkelse blant ansatte som utfører bilbeltekontroller.

Feil bruk av bilbelte er en større utfordring blant eldre og kvinner enn blant unge og menn. Videre kommer det frem i temaanalysen at mange som har brukt bilbelte feil er personer med helseutfordringer. Dette henger trolig sammen med plager som gjør korrekt beltebruk vanskelig eller ubehagelig. Samtidig er dette en gruppe som har spesielt mye å vinne på å bruke bilbelte riktig, da aldersrelatert svekkelse og andre helseproblemer øker sårbarheten ved ulykker. Målrettet og tilpasset informasjon til eldre og personer med helseutfordringer kan redusere feil bilbeltebruk for disse gruppene. Dette er grupper som i utgangspunktet langt oftere bruker bilbelte enn unge og friske personer, noe som kan tilsi at informasjonstiltak vil kunne ha god effekt.

Trygg Trafikk vil inkludere informasjon om riktig bruk av belte i nyhetsbrev og informasjonsmateriell for *Trafikksikker kommune*, samt i veiledningsmaterieell for kommunale og fylkes-

<sup>47</sup> TØI-rapport 2107/2025 [Temaanalyse bilbelte](#)

<sup>48</sup> Analysen omfatter kun omkomne bilførere, bilpassasjerer, bussførere og lastebilførere. Drepte buss- og lastebilpassasjerer inngår ikke da det var for få i datamaterialet til at disse kunne inngå i analysene.

kommunale eldreråd (se tiltak 70). Pensjonistforbundet vil ha riktig bruk av belte som tema i sitt medlemsblad, samt på temamøtene de arrangerer om trafikkssikkerhet (se tiltak 69).

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

### Tunge godsbiler

Figur 8.1 viser at det etter 2022 har vært en tydelig reduksjon i beltebruk blant førere av tunge godsbiler, og det er nå et betydelig gap mellom registrert beltebruk og målsettingen om 95 prosent beltebruk innen i 2030. Arbeidet med økt bevissthet og kunnskap om risiko for denne gruppen må derfor videreføres og trappes opp. Arbeidslivsorganisasjonene, både på arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden, vil ha sentrale roller i dette arbeidet.

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

### Bruk av belte i buss

Statens vegvesen registrerer ikke beltebruk i buss slik det gjøres for personbiler og tunge godsbiler, men kontroller og observasjoner tilsier at beltebruken er betydelig lavere blant passasjerer i buss sammenlignet med personbil. De siste årene har om lag 70 prosent av de spurte i spørreundersøkelser svart at de brukte belte sist gang de kjørte buss der dette var montert. Dette er selvrapportert bruk, og den reelle beltebruken i buss er trolig lavere. Samtidig vet vi at skadepotensialet er svært stort ved for eksempel en utforkjøring med buss. Statens havarikommisjon (SHK) har undersøkt flere alvorlige bussulykker og pekt på at skadegraden til busspassasjerene i stor grad har sammenheng med beltebruk.<sup>49</sup>

Statens vegvesen har tidligere utarbeidet kampanjemateriell for økt beltebruk i buss, som er delt med samarbeidspartnerne Fellesforbundet, Yrkestrafikkforbundet, Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport og enkelte busselskap. I planperioden vil Statens vegvesen fortsette samarbeidet med bransjen gjennom ulike informasjonstiltak (tiltak 24).

Det er krav til at region- og ekspressbusser (bussklasse II og III) skal ha monterte belter, men ikke krav til belter for bybusser (klasse I).<sup>50</sup> Kravet gjelder i hovedsak montering av hoftebelte (topunktsbelte). Hovedregelen er videre at det er påbudt å bruke setebelte i alle kjøretøy der dette er montert, med unntak av i bybusser (klasse I).<sup>51</sup> Bakgrunnen for å unnta bybusser både for krav til å ha monterte belter og for krav til bruk av monterte belter, er at dette er busser med mange ståplasser og som er ment å kjøre i bytrafikk med lave hastigheter og med hyppig av- og påstigning.

En del fylkeskommuner har stilt strengere krav enn forskriften, ved at det i kontrakter stilles krav til montering av trepunktsbelte og/eller at også bybusser skal ha monterte belter. Trepunktsbelter

<sup>49</sup> En oversikt over SHK sine undersøkelser av beltebruk og skadeomfang finnes i vedlegg A i Vei rapport 2017/02 [Rapport om bussulykke på fv. 63 ved Valldal i Møre og Romsdal 30. juli 2016](#)

<sup>50</sup> Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

<sup>51</sup> Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

har vist seg å ha vesentlig bedre skadereduserende effekt enn hoftebelter.<sup>52</sup> I planperioden vil alle fylkeskommunene ved nyanskaffelser sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktsbelte (tiltak 25).

Det er per i dag ingen krav til lengde på bilbelter. For korte belter kan gi utfordringer ved bruk, særlig for personer med overvekt og ved bruk av bilstoler for barn. Sjekk av belter er blant de tekniske kravene til kjøretøy som blir gjennomgått på EU-kontroll. Statens vegvesen oppfordrer i tillegg busselskapene til å ha gode rutiner for jevnlig sjekk av om beltene har tilstrekkelig funksjonalitet, og at defekte eller ikke-funksjonelle belter byttes ut løpende.

### Sikring av barn i bil

De fleste foreldre er flinke til å sikre barn i bil, og bevisstheten rundt dette er stor. Det er likevel fortsatt et stort potensial for forbedringer. Det er et kontinuerlig behov for å informere nye foreldre om korrekt sikring av barn, riktig bruk av barnesikringsutstyr og valg av egnet bilstol ut fra barnets alder og størrelse. Trygg Trafikk har en særskilt rolle på dette området og vil gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak om riktig sikring av barn i bil (tiltak 26). Trygg Trafikk formidler også kunnskap om riktig sikring av barn til helsestasjoner, voksenopplæringen og politiet (tiltak 27). I Agder bidrar *Nullvisjonen Agder* gjennom å besøke helsestasjoner ved åtte måneders kontroll, med informasjon og veiledning om blant annet riktig beltebruk og sikring av barn i bil. I tillegg deltar de på foreldremøter i barnehager, med veiledning om riktig sikring av barn i bil og praktisk veiledning ved levering og henting i barnehager.

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

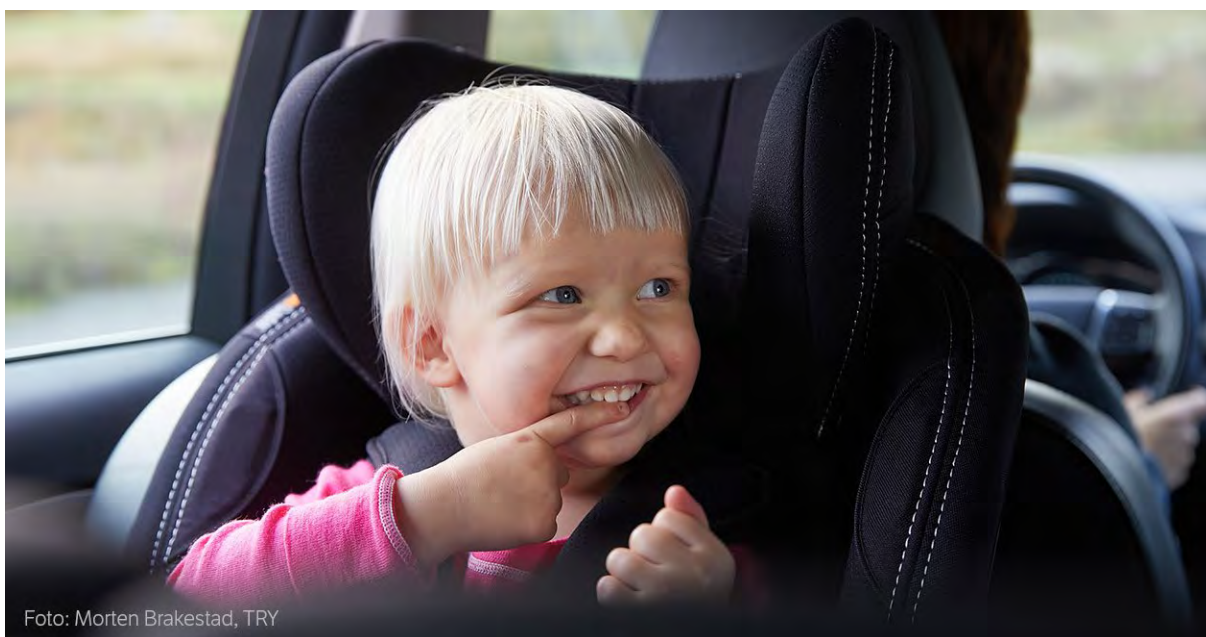


Foto: Morten Brakestad, TRY

<sup>52</sup> Trafikksikkerhetshåndboken. 2025. [4.15 Bilbelter i tunge kjøretøy](#)

**Sikring av barn under skoleskyss**

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor 2 km (1. trinn) og 4 km (2. – 10. trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei.<sup>53</sup> Fylkeskommunene har plikt til å dimensjonere tilbudet slik at skoleelever med rett til skyss skal ha tilgang til sitteplass med bilbelte fastmontert. Det er imidlertid unntak for dette når transporten foregår med fylkeskommunens ordinære rutetilbud og det er flere passasjerer «enn normalt». I praksis står derfor mange barn under skoleskyssen.

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

**Oppfølgingstiltak:**

24. Statens vegvesen vil gjennom ulike informasjonstiltak arbeide mot bransjen og publikum for å øke bruken av belte i buss.
25. Fylkeskommunene vil ved nyanskaffelse sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktssele.
26. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, gjennomføre årlige kommunikasjonsstiltak om riktig sikring av barn i bil.
27. Trygg Trafikk vil formidle informasjon om riktig sikring av barn i bil til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet.

---

<sup>53</sup> Se omtale av særlig farlig skolevei i kapittel 10.3.

## 9. Uoppmerksomhet

### 9.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

**Uoppmerksomhet** kan defineres som utilstrekkelig eller ingen oppmerksomhet til aktiviteter som er kritisk for sikker kjøring, og kan skyldes et hvert forhold, tilstand eller hendelse som gjør at føreren har mindre oppmerksomhet på kjøreoppgaven.<sup>54</sup>

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

En analyse gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at uoppmerksomhet hos førere av motorkjøretøy bidro til omtrent hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2016-2020.<sup>55</sup> I tillegg er uoppmerksomhet årsak til mange ulykker med skadde og til ulykker med kun materialskade. Omfanget er med andre ord stort og det er nødvendig med tiltak.

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

<sup>54</sup> Engström m.fl. 2013. *Rammeverk for analyse av uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere*.

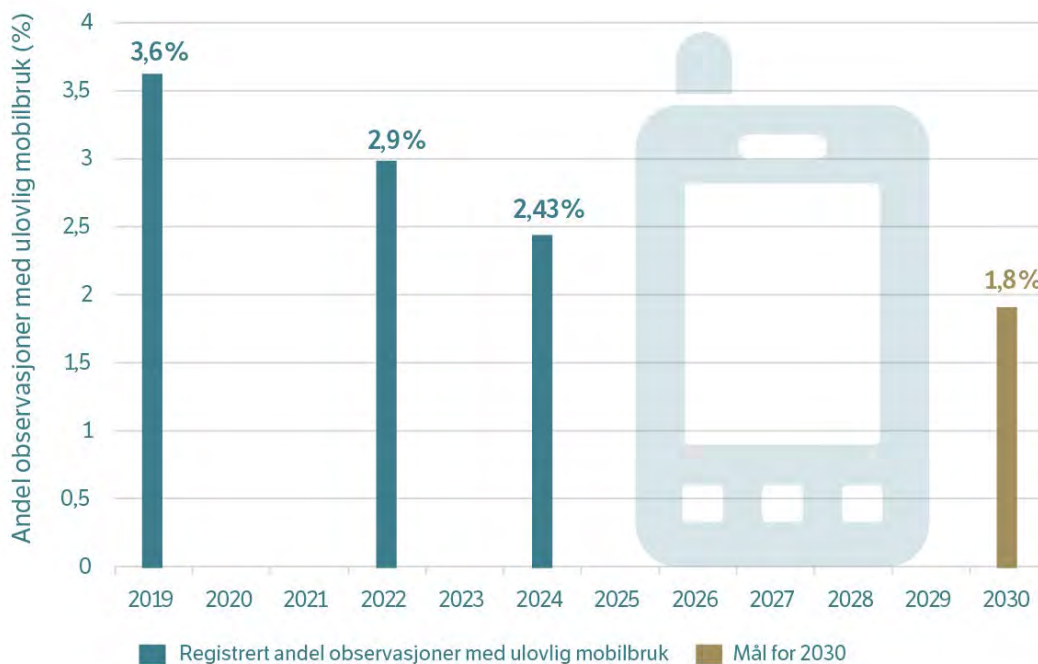
<sup>55</sup> TØI-rapport 1949/2023 [Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022](#). Rapporten viser at det var klare indikasjoner på uoppmerksomhet (i form av distraksjon) i 31 prosent av dødsulykkene i perioden 2016-2020. Dette er ikke inkludert rusrelaterte dødsulykker.

skal ha en mer samlet oversikt over problemomfanget knyttet til uoppmerksomhet og over mulige måter å kartlegge og måle endring og effekt av tiltak.

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

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

Tilstandsmålet tar utgangspunkt i politiets tilstandsundersøkelser med registrering av ulovlig mobilbruk. Disse er til nå gjennomført tre ganger, i 2019, 2022 og 2024, og resultatene viser at utviklingen har gått i riktig retning. I 2019 ble det registrert ulovlig bruk av mobiltelefon i form av prating og/eller teksting i 3,6 prosent av observasjonene. Andelen ble redusert til 2,9 prosent i 2022 og til 2,43 prosent i 2024.<sup>56</sup> Registrert utvikling og mål for 2030 er vist i figur 9.1.



Figur 9.1 – Resultater fra politiets tilstandsundersøkelser av ulovlig bruk av mobiltelefon.

Politiets tilstandsundersøkelser viser at ulovlig bruk av mobiltelefon er langt vanligere hos tungbil-sjåførere enn blant personbilførere. I undersøkelsen i 2024 ble det registrert ulovlig bruk av mobil-telefon hos hele 7,1 prosent av tungbilsjåførene.

<sup>56</sup> Politiet. 2024. [Veikantundersøkelse - Telling ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2024](#) (Utrykningspolitiet).



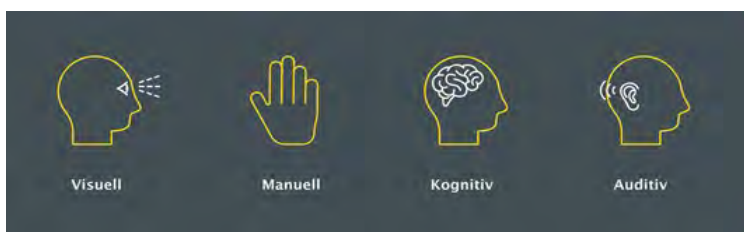
## 9.2 Tiltak mot uoppmerksomhet

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

### Faktaboks 9.1 – Ulike forhold som bidrar til økt risiko knyttet til uoppmerksomhet<sup>57</sup>

#### Hva er mest farlig?

Det er vanlig å skille mellom visuell, auditiv, motorisk og kognitiv distraksjon. Disse er ikke gjensidig ekskluderende og



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

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

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

<sup>57</sup> TØI rapport 1481/2016 [Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak](#)  
Illustrasjon: TRY

## Kontroller og juridiske virkemidler

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

I mobilbruksforskriftens<sup>58</sup> § 2 står det at det er forbudt å snakke i håndholdt mobiltelefon når man kjører. Dersom mobiltelefonen er fastmontert eller koblet til bluetooth kan man ringe og legge på med håndfritt utstyr. Straffen for brudd på bruksforbudet har blitt betydelig skjerpet de senere årene. I januar 2020 ble det innført prikkbelastning for overtredelsen. I 2026 illegges det 3 prikker, samt en bot på 10 750 kroner ved bruk av håndholdt mobil under kjøring. Unge førere, som har prøveperiode for førerett i klasse B, får dobbelt antall prikker hvis de gjør feil som gir prikker i prøveperioden.

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

Politiet har målrettet kontrollvirksomhet mot ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring. Dette vil politiet fortsette med i planperioden (tiltak 28). I tillegg benytter politiet sosiale medier til å spre budskap om konsekvenser av manglende oppmerksomhet i trafikken. Politiet (Utrykningspolitiet) vil én gang i planperioden gjennomføre veikanttelling av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken.

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene har vurdert behov for endringer i regelverket knyttet til bruk av mobiltelefon, med formål å unngå omgåelser og å effektivisere håndhevingen. I arbeidsgruppens rapport<sup>59</sup> pekes det på nye måter å betjene mobiltelefon i bil på som gir uoppmerksomhet, og at dette kan tilsi at reglene bør gjøres mer teknologinøytrale og uavhengige av hvordan funksjonene betjenes. Rapporten ble sendt på offentlig høring våren 2025, og er til vurdering i Samferdselsdepartementet. Regjeringen vil ta endelig stilling til forslagene etter at departementet har behandlet saken ferdig.

## Kampanjetiltak

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

Det er stor forståelse for viktigheten av å være oppmerksom som sjåfør. Ingen ønsker å være uoppmerksomme når de kjører, men likevel er folk det. Det er viktig å forstå hva som kan bidra til å tette gapet mellom intensjon og atferd. Gjennom å identifisere relevante barrierer, motivasjon

<sup>58</sup> Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn

<sup>59</sup> Rapport fra arbeidsgruppe: [Skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken](#)

og tankefeil (bias), kan man finne måter å motivere og hjelpe sjåfører til å endre atferd når de kjører bil, slik at de blir mer oppmerksomme.

Statens vegvesen lanserte i juni 2023 en flerårig nasjonal kampanje om uoppmerksomhet i trafikken, kalt *Takk for oppmerksomheten*. Dette er en videreføring av forrige oppmerksomhetskampanje. Kampanjen fokuserer på distraksjon som problem, og har en helhetlig tilnærming til problemet, ved å ta for seg alle årsaker til distraksjon. Kampanjen skal både bevisstgjøre og gi kunnskap, men har som hovedmål å tette gapet mellom intensjon og atferd, og å aktivisere til faktisk endring. Det er iverksatt konkrete tiltak for atferdsendring, noe som vil bli videreført i kommende periode. Kampanjen har en helhetlig sosio-økologisk tilnærming og legger vekt på at påvirkning må skje gjennom flere ulike aktører i samfunnet. Kampanjen er derfor ikke kun individorientert. Med utgangspunkt i dette fremheves blant annet virksomheters rolle og ansvar. Kampanjen vil bli videreført i planperioden (tiltak 29).

Ny teknologi i kjøretøy bidrar til økt sikkerhet, men kan også påvirke føreratferden negativt. Dette kan for eksempel gjelde kjøretøyfunksjoner som må, eller kan betjenes på berøringsskjermer. Stadig flere biler har slike skjermer, og disse brukes til å utføre ulike oppgaver under kjøring, som å justere klimaanlegg, ringe og søke opp musikk og adresse på GPS. Berøringsskjermene varierer i både størrelse, plassering og brukergrensesnitt. Dette er ikke regulert per i dag, og det kan oppfattes som et paradoks at det er forbudt å bruke mobil, men ikke skjerm, under kjøring.

SINTEF har, på oppdrag fra Trygg Trafikk og forsikringsselskapet Fremtind, gjennomført en studie for å få økt forståelse om oppmerksomhetsfordeling ved bruk av berøringsskjermer i bil.<sup>60</sup> Resultatene viser at bruk av berøringsskjermer bidrar til å ta førerens oppmerksomhet bort fra kjøreoppgaven. Trygg Trafikk vil, med bakgrunn i denne forskningen, og med støtte fra forsikringsnæringen, gjennomføre kommunikasjonstiltak om risiko ved bruk av berøringsskjermer under kjøring (tiltak 30).



<sup>60</sup> SINTEF-rapport 2024:00967 [Infotainmentsystemer og oppmerksomhetsfordeling i bil](#)

## Opplæringstiltak

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

Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund vil fortsette å jobbe aktivt med å formidle kunnskap om distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken gjennom informasjon, lærebøker, føreropplæring, kurs og etterutdanning. Målgruppen for tiltaket er (først og fremst) trafikklærerne (tiltak 31). Det blir pekt på at det blant annet vil være viktig å implementere temaet uoppmerksomhet knyttet til betjening av førerstøttesystemer i etterutdanningen av trafikklærere.

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

Ung i trafikken vil utvikle et e-læringskurs om uoppmerksomhet på sine nettsider. Kurset vil gi kunnskap om hva uoppmerksomhet er, konsekvenser på kjøreatferd og gi praktiske tips og strategier for å redusere uoppmerksomhet. Kurset vil være spesielt egnet for elever på trafikalt grunnkurs og for de som tar valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen. Ung i trafikken vil, i tillegg til e-læringskurset, også gjennomføre en nasjonal kampanje om oppmerksomhet i sosiale medier (tiltak 32).

## Tiltak i virksomheter

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

Arbeidstakernes arbeidsvilkår, med høyt tidspress og krav til effektivitet, kan bidra til at andre oppgaver gjøres samtidig som man kjører bil (matpause, booke avtaler m.m.). På denne måten kan oppmerksomheten trekkes bort fra veien. Virksomheter har derfor en svært viktig rolle når det gjelder å tilrettelegge for tilstrekkelig oppmerksom kjøring, og ansvaret ligger både hos ledelse og ansatte.

Noen virksomheter har allerede systematisert arbeidet for å unngå uoppmerksomhet hos sine ansatte og har innført ulike tiltak, for eksempel regler for kontakt og bruk av håndfri mobil under kjøring. Andre lærer opp sjåfører til gode rutiner eller har utarbeidet egen «oppmerksomhetspolicy» som undertegnes av både arbeidsgiver og arbeidstaker. Selv om flere virksomheter har fokus på trafikksikkerhet og har utarbeidet generelle trafikksikkerhetsplaner, er det behov for en betydelig mer aktiv og systematisk innsats på området «oppmerksom kjøring». Det er også behov for at virksomheter har en mer helhetlig tilnærming til temaet. I dag er fokus ofte begrenset til kun å gjelde mobilbruk. Statens vegvesen vil som en del av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen oppfordre virksomheter til å få økt bevissthet og fokus på distraksjon, og iverksette

tiltak mot uoppmerksom kjøring. Det vil bli utviklet materiell med tips og råd til virksomhetene. Disse vil være tilgjengelig på Statens vegvesen sine nettsider (tiltak 33).

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) vil videreføre arbeidet med å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon gjennom kampanjen *Hendene på rattet, blikket på veien* (tiltak 34). Kampanjen har en bred tilnærming til temaet uoppmerksomhet og handler om mye mer enn bare bruk av mobiltelefon. Uoppmerksomhet inngår også som tema i NLF sine programmer *If Aktiv Sikkerhet* og *Fair Transport* (se nærmere omtale i kapittel 15.2).

### Teknologiske tiltak

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

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

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

Det er avgjørende at human-factors (menneske-maskin) tematikken alltid inkluderes i arbeidet med å utvikle, teste og implementere ny teknologi for å sikre at trafikksikkerhet, herunder oppmerksomhet, ivaretas. Statens vegvesen vil derfor ta initiativ til forskning for å få mer kunnskap om sammenhengen mellom teknologi og uoppmerksomhet og om førerens rolle når det gjelder automatisering (se kapittel 19.2). Ny kunnskap om dette vil bli implementert i den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken (se tiltak 29).

**Oppfølgingstiltak:**

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



## 10. Barn (0-14 år)

### 10.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

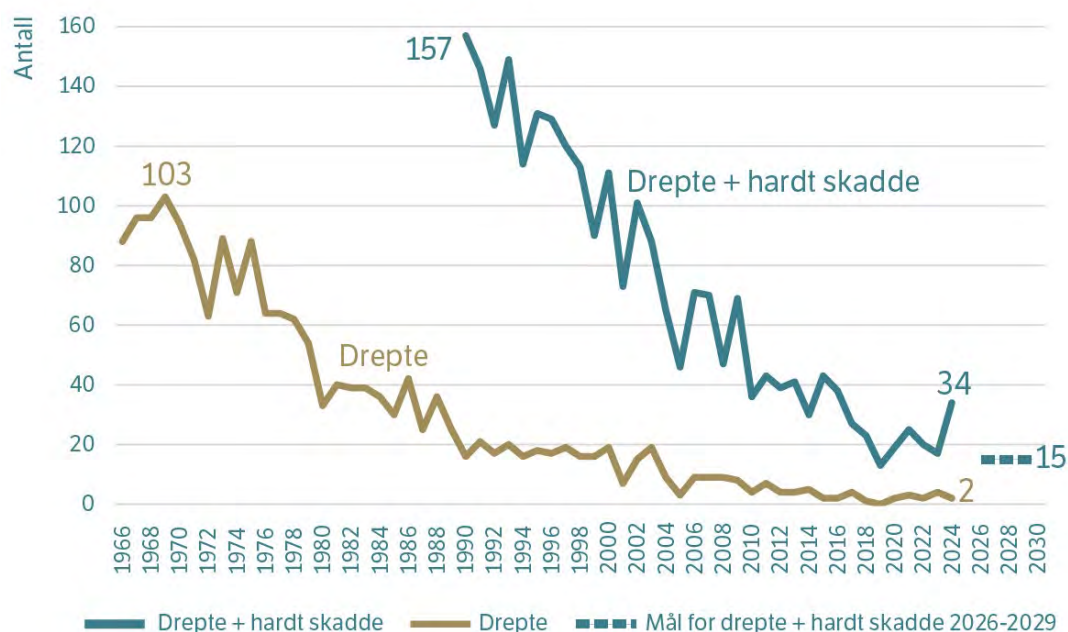
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

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



Foto: Tonje Stangeland og Trygg Trafikk

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



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

### Faktaboks 10.1 – Barnas transportplan

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

## 10.2 Tiltak for trafikkopplæring

Målet med trafikkopplæring av barn er todelt. Det skal bidra til å forebygge trafikkulykker blant barn. I tillegg skal det legges grunnlaget for at barn får kunnskap og utvikler holdninger og ferdigheter som de tar med seg videre i livet. Barnehagen og skolen er viktige fellesarenaer for trafikkopplæring. Samtidig er de foresatte barnas viktigste rollemodeller i trafikken.

### Barnehagen

Barnehagen skal bidra til at barn «*lærer å orientere seg og ferdes trygt*», jf. forskrift om rammeplan for barnehagen. *Barnas Trafikklubb* fra Trygg Trafikk inneholder mange engasjerende og lærerike opplæringsressurser, tilpasset både rammeplanen og barnehagehverdagen (faktaboks 10.2). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikklubb* og arbeide for at flere barn bruker klubben (tiltak 35).

#### Faktaboks 10.2 – Barnas Trafikklubb

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

Barnehageansatte trenger kompetanse og faglig påfyll for å kunne ivareta målene i rammeplanen. I tillegg er det viktig at barnehagelærerne allerede under studiet får innføring i trafikkrelaterte temaer som de har behov for å ha kompetanse om. Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kompetansen innen trafikk-sikkerhet (tiltak 36). Kursene gir kompetanse i hvordan trafiksikkerhet kan integreres i det daglige arbeidet med barn, med fokus på barns utvikling, risikoforståelse og trygg ferdsel i nærmiljøet. Kurstilbudet vil omfatte både fysiske og digitale løsninger, og tilpasses behovene i barnehagene og på studiestedene.

*NAFFENs trafikkboks* er et trafiksikkerhetsopplegg utviklet av Norges Automobil-Forbund (NAF), spesielt rettet mot barnehagebarn i alderen 3–6 år. Målet er å hjelpe barn til å forstå trafikkregler og trygg atferd. Boksen inneholder sanger, tegneoppgaver, memoryspill, refleksøvelser m.v. På forespørsel kan barnehager få boksen tilsendt gratis. NAF vil videreføre tilbudet om *NAFFENs trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager (tiltak 37).

## Grunnskolen 1.-7 trinn

Grunnskolens verdigrunnlag og de tverrfaglige temaene folkehelse, livsmestring og bærekraftig samfunn gir et godt grunnlag for trafikkopplæring fra 1.-7. trinn. I tillegg inneholder læreplanen i kroppsøvningsfaget<sup>61</sup> flere kompetansemål knyttet til trafikk sikkerhet:

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

Trygg Trafikk utvikler og tilbyr opplæringsressurser til grunnskolen tilpasset tverrfaglige temaer og kompetansemål i læreplanene. Ressursene består av *Barnas Trafikkklubb* for småskoletrinnet og læringsportalen *Sykkeldyktig* for mellomtrinnet. Målet er at elevene lærer om risiko i trafikken og trygg ferdsel. Ressursene er gratis, digitale og tilrettelagt for bruk både i klasserommet og i nærmiljøet. Trygg Trafikk vil arbeide for at flere grunnskoler tar disse i bruk (tiltak 38). Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, som vil bidra til å styrke trafikkopplæringen ved å dele læringsressurser om trafikkopplæring med barnehager og skoler (tiltak 39).

Læringsportalen *Sykkeldyktig* inneholder teoretiske og praktiske øvelser for sikker sykling, inkludert elsparkesykkel. Portalen er primært utviklet for lærere og elever på 4.-7. trinn, men kan også brukes av foresatte og barn som ønsker å øve på sikker sykling. Tall fra Trygg Trafikk viser at portalen *Sykkeldyktig* i perioden 2023-2025 hadde et årlig gjennomsnitt på 33 000 unike brukere (elever). Dette tilsvarer over halvparten av ett årskull. Trygg Trafikk, NAF og Syklistforeningen vil videreutvikle *Sykkeldyktig* basert på ny forskning (se faktaboks 10.3), tilby kurs og arbeide for at portalen tas i bruk på flere skoler (tiltak 40). Ambisjonen er å nå et måltall på 40 000 innloggede elever per år i planperioden.

Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelskids/Sykkelskolen* (tiltak 41). Programmet gjennomføres over to dager og foregår på skolen og i barnas nærmiljø. I tillegg oppfordres skolene til å gjennomføre teoriundervisning fra læringsportalen *Sykkeldyktig*. Programmet gjennomføres på skoler i Bergen/Vestland og i Kristiansand. Norges Cykleforbund arbeider med å utvide tilbudet til flere deler av landet.

*Venner på veien* er et trafikk sikkerhetsprogram i regi av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) som retter seg mot elever på 1. og 2. trinn. Målet er å bidra til å forebygge trafikkulykker med barn og tunge kjøretøy, med særlig oppmerksomhet på blindsoner. Programmet består av to deler. Den første delen skjer i klasserommet med filmer, brosjyrer og samtaler. Den andre delen skjer i skolegården, ved hjelp av en lastebil. NLF vil videreføre *Venner på veien* (tiltak 42). Tidligere har bevilgninger fra Samferdselsdepartementet bidratt til å delfinansiere arbeidet, men dette er kuttet i statsbudsjettet for 2026. Videreføringen vil derfor kreve stor innsats fra NLF sine medlems-bedrifter og tillitsvalgte.

<sup>61</sup> Utdanningsdirektoratet. 2020. [Læreplan i kroppsøving \(KRO01-05\)](#)







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

SINTEF og Nord universitet har på oppdrag fra Trygg Trafikk utført tverrfaglig forskning som viser at barns evne til å orientere seg og være oppmerksomme i trafikken ikke er ferdig utviklet, men at riktig opplæring har positiv effekt.<sup>62</sup> På denne bakgrunn har aktørene utviklet et undervisningsopplegg (BOSS<sup>63</sup>) bestående av fire deler, der risikovurdering, oppmerksomhetstrening og elevinvolvering står sentralt.

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

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

For å støtte arbeidet med trafikkopplæring i skolen tilbyr Trygg Trafikk kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke studentenes kompetanse innen trafikksikkerhet (tiltak 43). Kursene gir innsikt i hvordan trafikksikkerhet kan integreres i det daglige arbeidet med barn, med fokus på barns utvikling, risikoforståelse og trygg ferdsel i nærmiljøet. Kursene gjennomføres fysisk eller digitalt, avhengig av hva som passer best for det enkelte studiested.

Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Utdanningsdirektoratet har utarbeidet en rapport med 12 nøkkelprinsipper for trafikk- og mobilitetsopplæring, med eksempler på god praksis.<sup>64</sup> Rapporten er basert på anbefalinger fra den europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen ETSC.<sup>65</sup> Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene, etablere og drifte et nasjonalt nettverk for å samordne og styrke trafikkopplæringen av barn og unge (tiltak 44).

### Skolefritidsordningen (SFO)

Skolefritidsordningen (SFO) skal være en arena for daglig fysisk aktivitet som kan fremme bevegelsesglede og motorisk utvikling, jf. *Rammeplan for skolefritidsordningen*.<sup>66</sup> Aktivitetene kan bygge opp under skolens innhold, men tilnærmingen skal være lek og barnestyrt aktivitet. Trygg Trafikk har de senere årene utviklet flere ressurser i tråd med dette. Disse inkluderer en aktivitetsmatte med tilhørende aktivitetskort, som brukes til lek og læring om trafikk og trafikksikkerhet. SFO har også gratis tilgang til *Barnas Trafikkklubb* hvor det er utviklet filmserier, øvingsoppgaver og

<sup>62</sup> SINTEF. 2020. [Opplæring basert på hjerneforskning gjorde barn tryggere på sykkel](#)

<sup>63</sup> SINTEF, Nord universitet og Trygg Trafikk. 2025. [Barn, oppmerksomhet og sikker sykling](#)

<sup>64</sup> Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk. 2025. [12 prinsipper. God praksis til inspirasjon/](#)

<sup>65</sup> ETSC. 2020. [Key principles for traffic safety and mobility education](#)

<sup>66</sup> Utdanningsdirektoratet. 2021. [Rammeplan for SFO](#)



praktiske aktiviteter spesielt tilpasset SFO. Det er også utviklet fysiske sesonghefter (vår og vinter). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk disse ressursene (tiltak 45).

## Hjemmet

Barn lærer og erfarer sammen med foresatte, og veien til og fra barnehage, skole og fritidsaktiviteter gir gode anledninger til å snakke om og øve på trygg ferdsel. Trygg Trafikk har utviklet et foreldrebreve som foresatte kan melde seg på. Foreldrebreve inneholder tips og råd tilpasset barnets alder og utvikling, foreløpig fra 0-6 år. Trygg Trafikk vil distribuere slike brev til barns foresatte og lærere på barnetrinnet minst to ganger i året (tiltak 46).

### Oppfølgingstiltak:

35. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barn bruker klubben.
36. Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kompetansen innen trafikksikkerhet.
37. NAF vil tilby *NAFFENs trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager.
38. Trygg Trafikk vil arbeide for at flere grunnskoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser. Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet (jf. tiltak 39)
39. Utdanningsdirektoratet vil dele læringsressurser om trafikkopplæring med barnehager og skoler for å bidra til å styrke trafikkopplæringen.
40. Trygg Trafikk, NAF og Syklistforeningen vil videreutvikle læringsportalen *Sykkeldyktig* basert på ny forskning, samt tilby kurs og arbeide for at den tas i bruk på flere skoler.
41. Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
42. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafikksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
43. Trygg Trafikk vil tilby kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke studentenes kompetanse innen trafikksikkerhet.
44. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene, etablere og drifte et nasjonalt nettverk for å samordne og styrke trafikkopplæringen av barn og unge.
45. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk ressurser om trafikksikkerhet.
46. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere nyhetsbrev om trafikksikkerhet til barns foresatte og lærere på barnetrinnet minst to ganger i året.

## 10.3 Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss

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

### Fysiske tiltak

Det er fortsatt et betydelig behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende skoleveier. Relevante tiltak kan for eksempel omfatte etablering av fortau og gang- og sykkelveier, sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier (tiltak 47).

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

### Hjertesoner

Stadig flere skoler rundt om i landet etablerer en *hjertesone* rundt skolen sin. I 2025 har om lag 20 prosent av skolene innført *hjertesone*, mens ytterligere 12 prosent planlegger tiltaket.<sup>67</sup> Målet er å gjøre skoleveien og området rundt skolen tryggere, slik at flere barn kan gå og sykle. Tiltakene tilpasses lokalt, men mindre foreldrekjøring, dropp- og hentesoner, «gåbusser» og holdnings-skapende arbeid står sentralt.

Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Miljøagentene og Syklistforeningen har etablert en styringsgruppe for å støtte opp om det lokale arbeidet. Styringsgruppen utvikler og distribuerer tips og råd, profilmateriell, sanger, filmer m.v. Det er også utarbeidet en veileder for skoler som ønsker å etablere en *hjertesone*. Aktørene vil videreføre innsatsen med å bidra til at det etableres flere *hjertesoner* rundt skolene (tiltak 48).

---

<sup>67</sup> TØI-rapport 2014/2024 [Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone](#)

### Faktaboks 10.4 – Evaluering av hjertesone

En evaluering av *hjertesone* fra Transportøkonomisk institutt<sup>68</sup> konkluderer med at tiltaket har positiv effekt på reisevaner og trafikkultur. Evalueringen viser at over halvparten av skolene rapporterer at *hjertesonen* har bidratt til mer strukturert arbeid med trafikksikkerhet og økt bevissthet blant både ansatte, elever og foresatte. De viktigste suksessfaktorene er god forankring i kommunen, initiativ eller støtte fra skoleledelse og FAU, samt koordinering med eksterne aktører, som for eksempel Trygg Trafikk.

### Andre trafikanterrettede tiltak

Det gjennomføres også en rekke andre trafikanterrettede tiltak for trygg skolevei, for eksempel informasjonskampanjer rundt skolestart og om bruk av refleks når mørket kommer. Mye av denne innsatsen skjer i regi av Trygg Trafikk og andre aktører i frivillig sektor, i tett samarbeid med fylkeskommuner og kommuner. Politiet gjennomfører kontroller i skolers nærområde, med særlig fokus på skolestart.

Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for barn og unge (tiltak 49). Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid (tiltak 50).

### Tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer

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

I NTP 2025-2036 er det lagt til grunn at tilskuddsordningen skal videreføres, og at den fortsatt skal administreres av Statens vegvesen. Fra 2025 fordeles midlene fra Statens vegvesen til kommuner og fylkeskommuner etter søknad. Kommuner og fylkeskommuner kan enkeltvis søke om tilskudd direkte til Statens vegvesen. I 2025 ble det bevilget 40 mill. kr til ordningen, og i 2026 41,5 mill. kr. Fremtidige rammer vil avhenge av de årlige statsbudsjettene. Tilskuddsordningen skal være et supplement til fylkeskommunenes og kommunenes prioritering av egne midler til dette formålet.

<sup>68</sup> TØI-rapport 2014/2024 [Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone](#)

### Areal- og transportplanlegging

God areal- og transportplanlegging er viktig for at barn skal ferdes trygt. Flere lover, blant annet plan- og bygningsloven, fastslår at barns behov skal ivaretas og at barn skal involveres i planprosesser. Dette gjelder for eksempel i spørsmål om hvor skoler skal lokaliseres og hvordan boligområder, lekeplasser og arealer til aktivitet skal utformes. For å unngå konfliktpunkter mellom barn og store kjøretøy må det i en tidlig planfase avklares konkrete løsninger for renovasjon og varelevering til skoler, idrettsanlegg og andre steder der mange barn oppholder seg.

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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### Særlig farlig skolevei

Elever på grunnskolen har rett til gratis skoleskyss hvis de har lang skolevei, funksjonsnedsettelse eller midlertidig skade eller sykdom, jf. *Opplæringsloven* § 7-1<sup>69</sup>. Avstandskravene er minst 2 km for 1. trinn og minst 4 km for 2.–10. trinn. Særlig farlig eller vanskelig skolevei gir rett til skyss uavhengig av avstand, og vurderes av kommunen eller fylkeskommunen. En studie av vedtaksgrunn for skoleskyss i fire fylker viser at i gjennomsnitt 13 prosent av de som får innvilget skyss har særlig farlig skolevei som vedtaksgrunn.<sup>70</sup>

Trygg Trafikk vil våren 2026 oppdatere veilederen om særlig farlig eller vanskelig skolevei, som blant annet inneholder kunnskap om barns forutsetninger i trafikken.

#### Oppfølgingstiltak:

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

## 10.4 Tiltak for systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler

Barnehager og skoler skal ha planer og rutiner for å forebygge og håndtere skader og ulykker, jf. *forskrift om helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger* (§ 14). Trafikksikkerhet skal hensyntas i planleggingen av uteområder og atkomst, for eksempel gjennom etablering av en *hjertesone*<sup>71</sup> (se kapittel 10.3).

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

<sup>69</sup> *Lov om grunnskoleopplæringa og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova)* - Lovdata

<sup>70</sup> TØI-rapport 2135/2025 *Skoleskyss og trafikksikker skolevei – Utvikling, drivere og tiltak*

<sup>71</sup> Helsedirektoratet. 2025. *Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger*. Veileder til lov og forskrift.



Gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* (se kapittel 18.2) må alle kommunale barnehager og skoler dokumentere at de tilfredsstiller visse kriterier, som er i tråd med relevante lover og forskrifter (tiltak 51). I godkjente kommuner, har også private barnehager og skoler mulighet til å oppnå en godkjenning. Kriteriene omfatter integrering av trafikksikkerhet i årsplanen, rutiner for sikkerhet på turer til fots, med bil eller kollektivtransport, samt foreldresamarbeid. Per 31. desember 2025 var 1093 barnehager godkjent som *Trafikksikker barnehage* og 915 skoler godkjent som *Trafikksikker skole*.

### Oppfølgingstiltak:

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

## 11. Ungdom og unge førere

### 11.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

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

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

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

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

Statens vegvesen har utarbeidet en temaanalyse av dødsulykker med unge i perioden 2013-2023.<sup>72</sup> Et viktig formål med temaanalysen har vært å få ny kunnskap som grunnlag for målrettede tiltak i tiltaksplanen for trafikksikkerhet. Hovedfunnene i temaanalysen er oppsummert i faktaboks 11.1.

<sup>72</sup> Statens vegvesen. 2025. [Temaanalyse av alvorlige trafikkuulykker med unge Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013-2023 og registrerte personskadeulykker 1983-2023](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1097.

**Faktaboks 11.1 – Hovedfunn fra temaanalyse av ungdomsulykker<sup>73</sup>**

1. Den positive trenden for ungdomsulykker har flatet ut.
2. Unge førere av bil og tung motorsykel er spesielt overrepresentert på ulykker som skyldes høyrisikoatferd.
3. Det er store forskjeller mellom dødsulykker med unge på lett motorsykel sammenlignet med unge på tung motorsykel.
4. Unge bilførere er oftere involvert i dødelige utforkjøringer enn eldre førere.
5. Nesten alle utløsende unge bil- og MC-førere i dødsulykker er menn.
6. Manglende kjøreerfaring er en vesentlig årsak til dødsulykker med unge førere, spesielt når det gjelder ulykker med lett motorsykel.
7. «Ungdomsbiler» som er involvert i dødsulykker er ofte gamle.
8. Unge bilførere er overrepresentert i de alvorligste ulykkene som skjer på sen kveld og natt.
9. De fleste dødsulykkene med unge skjer utenfor sentrale strøk.
10. Ungdom med flere unge passasjerer i bilen er særlig utsatt.

## 11.2 Tiltak rettet mot ungdom og unge førere

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

### Tiltak rettet mot elever i ungdomstrinnet og i videregående skole

God opplæring er viktig for å oppnå trafikksikker atferd blant ungdom. Skolen er den arenaen hvor det er lettest å treffe ungdommene, og opplæring her er derfor et viktig satsningsområde.

På ungdomstrinnet kan skoleeier velge å tilby valgfaget *trafikk*. Læreplanen slår fast at faget skal bidra til å realisere verdigrunnlaget for opplæringen. Valgfaget *trafikk* skal bidra til at elevene utvikler evne til kritisk tenkning og gode holdninger i trafikken. Videre handler det om at elevene utvikler respekt for regler og etisk bevissthet rundt samspillet i trafikken. Forståelse av bærekraftig utvikling av dagens og morgendagens transportformer er en del av faget. Kjerneelementer i faget er samhandling i trafikken, ansvar og risikoforståelse, samt folkehelse og miljø. Ifølge kompetansemålene for faget skal elevene blant annet gjøre seg kjent med trafikken i nærmiljøet, kjenne til hvordan trafikksikkerhetsutstyr kan redusere ulykker og skader, og kunne reflektere over hva det innebærer å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken. Dette er et selvstendig fag som tilbys i

<sup>73</sup> Statens vegvesen. 2025. [Temaanalyse av alvorlige trafikkulykker med unge](#) Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013–2023 og registrerte personskadeulykker 1983–2023. Statens vegvesen rapporter nr. 1097.

9. og/eller 10. trinn. Forutsatt tilgang på lærere med nødvendig videreutdanning kan skolen tilrettelegge for at trafikalt grunnkurs tas innenfor rammen av faget.

Statistikk fra skoleåret 2025/2026 viser at 13-14 prosent av ungdommene tar valgfaget *trafikk* i løpet av ungdomsskolen<sup>74</sup>. Det er ønskelig å få opp denne andelen. Trygg Trafikk vil i planperioden tilby kompetanseheving for lærere i faget ved å tilby faste møtearenaer, i hovedsak gjennom nettverksmøter (tiltak 52).

Statens vegvesen har etablert et *Trafikksikkerhetssenter* ved Norsk vegmuseum, basert på nullvisjonen. Senteret brukes blant annet til å gjennomføre *Trafikksikkerhetsdager* for elever på 10. trinn i Innlandet fylke. Statens vegvesen har kartlagt muligheten for å arrangere tilsvarende opplegg for elever på 10. trinn andre steder i landet, knyttet opp til trafikkstasjonene. Det er også sett på muligheten for et samarbeid med lokale aktører, som for eksempel Trafikksikkerhetshallen i Rogaland. Kartleggingen viser at forutsetningene varierer mye fra sted til sted. Ambisjonen er at det på sikt skal tilbys et godt pedagogisk opplegg for alle elever på 10. trinn, men at det i første omgang tilbys der det ligger best til rette for det. Det vil bli gjennomført et pilotprosjekt i to fylker. I tillegg til Statens vegvesen vil det være behov for involvering fra fylkeskommunene, Trygg Trafikk og kommunene. Lokale aktører vil bli trukket med der dette er naturlig (tiltak 53).

De obligatoriske fagene på ungdomsskolen og videregående skole har ikke egne kompetansemål som direkte omhandler trafikk. Likevel er det både relevant og fullt mulig å integrere trafikkopplæring i undervisningen, med utgangspunkt i skolens verdigrunnlag og de tverrfaglige temaene. Disse legger blant annet vekt på å utvikle elevenes ansvarsfølelse og evne til å ta gode og trygge valg. Kompetanse om sikker ferdsel er særlig viktig i ungdomsårene, når elevene begynner å bruke nye kjøretøy og blir mer selvstendige trafikanter. Trygg Trafikk har utviklet flere digitale læringsressurser for ungdomstrinn og videregående skole og vil arbeide for at flere skoler tar disse trafikkopplæringsressursene i bruk (tiltak 54). Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet (jf. tiltak 39).

Trafikksikkerhetstiltak rettet mot russ/avgangselever ved videregående skoler er viktig, da dette er en periode av ungdomstiden hvor løsrivelsen fra det etablerte står sentralt og behovet for støtte til riktige valg er stort. Det er imidlertid viktig at tiltak også iverksettes i god tid før russetiden. Holdningsskapende og kunnskapsbaserte tiltak bør inkluderes i undervisningen i fag og i tverrfaglige prosjekter i videregående skole.

Mange videregående skoler lar avgangselever (vg3) delta i tverrfaglige trafikksikkerhetstiltak utenom ordinær undervisning, relatert til russetiden. Dette arbeidet fortsetter. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for elever i videregående opplæring (tiltak 55). Dette omfatter alle tre trinn, men med hovedfokus på avgangselevne.

Temaanalysen av ungdomsulykker viser at vi må gjøre mer for å forebygge ulykker blant unge over 16 år. Statens vegvesen vil derfor, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et innhold for en trafikksikkerhetsdag på videregående skole, primært beregnet for vg1 og vg2. Fylkeskommunene og Utdanningsdirektoratet vil bli involvert i arbeidet (tiltak 56). Innholdet skal være fleksibelt, både

<sup>74</sup> Andel av avgangselevne på ungdomsskolen som har hatt valgfaget trafikk i løpet av årene på ungdomsskolen, enten på 9. eller på 10. trinn.

når det gjelder temaer og tidsbruk, slik at det kan tilpasses lokale behov og utfordringer. Det skal kunne gjennomføres av lærerne, og i stor grad bygge på eksisterende undervisningsmaterieell fra Trygg Trafikk, utviklet for denne aldersgruppen. Trafikksikkerhetsdagen kan for eksempel legges til perioden mellom skriftlige og muntlige eksamener om våren, når lærerne har større handlingsrom for alternative undervisningsopplegg.

Ung i trafikken har utviklet *#Edrusjåfør*, som er en forebyggende holdnings- og trafikksikkerhetskampanje rettet mot rusen. Kampanjen brukes ved russens trafikksikkerhetsdager og ved russearrangement. Det informeres om konsekvenser ved ruskjøring, og på russearrangement kan en få gratis promilletest før hjemkjøring. Kampanjen består også av strykemerker for russedress og klistremerker til russebil. *#Edrusjåfør* vil bli videreført i planperioden (tiltak 57).

Ung i trafikken har inngått en intensjonsavtale med *Trafoen* i Kristiansand om bruk av *Trafoens* pedagogiske opplegg og tilhørende film (*Trafo-Ung i trafikken*). Ved bruk av VR-teknologi kan opplegget tilbys uavhengig av geografisk nærhet til *Trafoen*. Målsettingen er å forebygge trafikkulykker og risikofylt atferd blant ungdom knyttet til rus, holdninger og atferd, gjennom et engasjerende, virkelighetsnært og holdningsskapende undervisningsopplegg. Undervisningen skal styres av deltakerne, som reflekterer og bevisstgjøres rundt egne holdninger og valg i trafikale situasjoner (tiltak 58).

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



Foto: Colourbox



## Faktaboks 11.2 – Lokale aktører som utfører trafikksikkerhetsarbeid rettet mot ungdom

### *Trafoen* i Kristiansand

*Trafoen* er et trafikksikkerhetstiltak i Kristiansand, med Agder fylkeskommune som tiltaks-eier. Tiltaket er knyttet til et bygg (*Trafoen*), der deltakerne gjennom ulike filmer opplever en trafikkulykke på nært hold. Filmene følges opp med en refleksjonssamtale, der det rettes fokus mot egenaktivitet og engasjement. Målsettingen er å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt å øke forståelsen for årsaken til og konsekvensen av ulykker.

*Trafoen* er også blitt laget i en VR-brilleversjon, som kan benyttes av de som ikke kan besøke den fysiske bygningen. På den måten begrenses ikke bruken av *Trafoen* til beliggenheten. Per nå er VR-brilleversjonen tatt i bruk i tre ulike sammenhenger. I Rogaland er det inngått en intensjonsavtale med Trafikksikkerhetshallen i Rogaland (se omtale nedenfor). I Finnmark er det gjort en tilsvarende avtale med Finnmark fotballkrets/NAF Alta. I tillegg er det skrevet en intensjonsavtale om bruk av VR-brilleversjonen med Ung i trafikken (se omtale knyttet til tiltak 58).

Agder fylkeskommune har også tiltaket *18pluss*. Det er et praktisk kurs på 4,5 timer, som inneholder kjøring på bane, trening i opptreden på skadested og en gjennomgang av undervisningsopplegget i *Trafoen*. Målgruppen i *18pluss* er primært lærlinger under læretid, med fokus på lærlinger i praktiske fag.

### Trafikksikkerhetshallen i Rogaland

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

### Tiltak rettet mot lærlinger

Fylkeskommunene vil forsterke innsatsen for å påvirke til god trafikkadferd blant de som er i lære, da disse representerer en målgruppe med særlig høy risikoeksponering i trafikken (tiltak 59). Agder fylkeskommune har igangsatt et prøveprosjekt der lærlinger i egen organisasjon gjennomgår kursopplegget *18pluss* (se omtale i faktaboks 11.2).

Norges Trafikkskoleforbund har i 2024 hatt et pilotprosjekt rettet mot lærlinger i Nordland. Som en oppfølging av dette vil det bli utviklet et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid (se tiltak 171 som er omtalt i kapittel 18.3).

## Føreropplæring

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

Studier har vist at ulykkesrisikoen blant nye sjåfører synker med opptil 50 prosent det første året etter at man har tatt førerkort.<sup>75</sup> Det er derfor viktig å se nærmere på hvordan man kan legge til rette for mer mengdetrening tidligere i opplæringsløpet, slik at risikoen ved et nyervervet førerkort blir så lav som mulig. Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum vil bidra med å legge til rette for at elevene så tidlig som mulig får mest mulig erfaring i trygge rammer gjennom en kombinasjon av privat øvelseskjøring og kjøretimer gjennom en godkjent kjøreskole.

Foresatte spiller en viktig rolle i opplæringen av nye førere, og det er ønskelig å involvere ungdommens foresatte gjennom et samarbeid mellom hjem og kjøreskole. Statens vegvesen har siden innføringen av ny føreropplæring i 2005 innkalt foresatte til 16-åringer til informasjonsmøter om føreropplæringen. Formålet er å realisere potensialet i føreropplæringen. Statens vegvesen har igangsatt et arbeid for å videreutvikle disse møtene, gjennom en pilot for digitale møter. Videre utviklingsarbeid vil kunne gi svar på hvordan flere kan nås med informasjonen (tiltak 60). Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikkopplæringen ivaretas på en god måte, gjennom blant annet å gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet (tiltak 61).

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

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

<sup>75</sup> Curry, A.E., Pfeiffer, M.R., Durbin, D.R., & Elliott, M.R. 2015. Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. *Accident Analysis and Prevention*, 80, 243-250.

TØI-rapport 2007/2023 [Føreropplæring, mengdetrening og mekanismer. En litteraturstudie](#)

Bates, L.J., Davey, J., Watson, B., King, M.J., & Armstrong, K. 2014. [Factors contributing to crashes among young drivers](#). *Sultan Qaboos University Medical Journal* 14 (3): e297–e305.

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



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### **Tiltak rettet mot unge i Forsvaret**

Forsvaret gjennomfører betydelig transport- og øvingsaktivitet langs vei. En stor andel av sjåførene er unge vernepliktige med begrenset kjøreeerfaring, og mange tar opplæring som gir førerett gjennom unntaksbestemmelser, herunder lavere alderskrav.

Forsvaret vil gjennomføre sikkerhets- og holdningskampanjer rettet mot Forsvarets sjåfører (tiltak 62). Formålet er å bidra til å styrke bevissthet, risikoforståelse og ferdigheter hos sjåfører i alle Forsvarets avdelinger. Kampanjene skal supplere eksisterende opplæring og kan bli koordinert med nasjonale trafikksikkerhetskampanjer der dette er relevant. I tillegg til kampanjene vil det bli gjennomført ulike trafikksikkerhetsaktiviteter som særlig retter seg mot unge soldater og sjåfører (tiltak 63). Dette vil for eksempel kunne omfatte demonstrasjoner, bidrag fra nødetater, ulykkesforståelse, risikoanalyse og praktiske læringsaktiviteter.

### **Tiltak rettet mot risikoutsatte unge førere**

De aller fleste unge førere har holdning og motivasjon til å opptre trafikksikkert. Det er likevel slik at unge har en høyere risiko ved å ferdes i trafikken sammenlignet med eldre trafikanter. Temaanalysen av dødsulykker blant unge i alderen 16-24 år (se faktaboks 11.1) viser at kjøring i høye hastigheter forekommer fem ganger hyppigere som medvirkende faktor i dødsulykker utløst av unge førere, sammenlignet med førere som er 25 år og eldre. Analyser gjort av politiet viser i

tillegg at over halvparten av unge bilførere med mest skyld i dødsulykker i 2022-2024 også var straffet for andre lovbrudd. Det er behov for mer kunnskap om den gruppen av ungdom som har særlig høy risikoatferd i trafikken. For å kunne innrette effektive tiltak må vi blant annet ha ytterligere kunnskap om hvem de er, og hvilken motivasjon de har for å handle slik de gjør (se nærmere omtale i kapittel 19.2).

På bakgrunn av den uønskede utviklingen i alvorlige trafikkulykker blant unge, særlig i aldersgruppen 16–19 år, vil politiet rette særskilt oppmerksomhet mot denne gruppen. Det være seg ved å gjennomføre kontroller på tider og steder der statistikken viser at risikoen for trafikkfarlig atferd blant unge er høy, eller i oppsøkende forebyggende aktiviteter rettet mot unge trafikanter med spesielt risikofylt atferd.

Trygg Trafikk har, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet, Kriminalomsorgen, SINTEF og Nord universitet, gjennomført et pilotprosjekt i Trøndelag, der de har testet ut og evaluert et forsøk med kurs og atferdsregistrator for unge førere som har mistet føreretten i prøveperioden. Friomsorgen sitt kursopplegg «*Trafikk og fart*» er gjennomgått og videreutviklet for å passe sammen med bruk av atferdsregistrator. Tolv unge førere og en referansegruppe på ni ungdommer har inngått i pilotprosjektet. Erfaringene har vært positive og det vil derfor bli tatt initiativ til en forsøksordning, i første omgang i Midt-Norge (tiltak 64).

Trygg Trafikk vil, som en del av sitt ungdomsrettede arbeid, også involvere de foresatte. Dette vil bli gjort gjennom et nyhetsbrev om trafikksikkerhet til ungdommers foresatte, med nyttig informasjon om lover og regler, samt fornuftig og trygg bruk av ulike fremkomstmidler, som for eksempel elsparkesykkel, moped, lett motorsykkel og ATV/UTV. Nyhetsbrevet vil bli utarbeidet minst to ganger i året og vil også bli sendt til lærere på ungdomstrinnet og i videregående skole (tiltak 65). I tillegg vil Trygg Trafikk, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak og tilby undervisningsopplegg rettet mot unge førere, med særlig søkelys på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring (tiltak 66).

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

### Oppfølgingstiltak:

52. Trygg Trafikk vil bidra til kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* ved å tilby faste møtearenaer for lærere i faget. Møtene vil bli arrangert primært som nettverksmøter.
53. Statens vegvesen vil arbeide for at alle elever ved 10. trinn tilbys *Trafikksikkerhetsdag* tilsvarende det som tilbys ved Norsk vegmuseum på Lillehammer. Trygg Trafikk, fylkeskommunene, storbykommunene og lokale aktører vil bli involvert i dette arbeidet. I første omgang vil Statens vegvesen ta initiativ til å gjennomføre en pilot i to fylker.

**Oppfølgingstiltak (forts.):**

54. Trygg Trafikk vil arbeide for at flere videregående skoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser. Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet (jf. tiltak 39).
55. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikk-sikkerhet for elever i videregående opplæring.
56. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et innhold for en trafikk-sikkerhetsdag på videregående skole, primært beregnet for vg1 og vg2. Fylkeskommunene og Utdanningsdirektoratet vil bli involvert i arbeidet.
57. Ung i trafikken vil påvirke rusen til å ta kloke og trafiksikre valg gjennom kampanjen *#Edrusjåfør*.
58. Ung i trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg (*Trafo-Ung i trafikken*) om risiko i trafikken med VR-briller, rettet mot ungdomsskoler, videregående skoler, Kriminalomsorgen med flere. Opplegget vil også inneholde temaene rus, holdninger og atferd.
59. Fylkeskommunene vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkatferd blant de som er i lære.
60. Statens vegvesen vil videreutvikle informasjonsmøtene om føreropplæringen og organiseringen av disse.
61. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikk-opplæringen ivaretas på en god måte, gjennom blant annet å gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet.
62. Forsvaret vil gjennomføre sikkerhets- og holdningskampanjer rettet mot Forsvarets sjåfører.
63. Forsvaret vil gjennomføre ulike trafikk-sikkerhetsaktiviteter som særlig retter seg mot unge soldater og sjåfører.
64. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen ved Trøndelag friomsorgskontor, utarbeide et forslag til alternativ straff for fartsdømte unge førere, med krav om kurs og bruk av atferdsregistrator. Tiltaket vil bli forsøkt gjennomført i Midt-Norge i planperioden.
65. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere nyhetsbrev om trafikk-sikkerhet til ungdommers foresatte og til lærere på ungdomstrinnet og i videregående skole minst to ganger i året.
66. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak og tilby undervisningsopplegg rettet mot unge førere, med særlig søkelys på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring.







## 12. Eldre trafikanter

### 12.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

**I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at**

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

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

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

Eldre bilførere er overrepresentert som utløsende part i alvorlige ulykker. Tall fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) for perioden 2017-2023 viser at 17 prosent av dødsulykkene med personbilførere som utløsende part var med førere i alderen 75+. Til sammenligning utføres kun 5,4 prosent av trafikkarbeidet av førere i denne aldersgruppen.<sup>76</sup>

### 12.2 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

#### Eldre bilførere

Bilførere som har fylt 80 år, må gjennomgå en helseundersøkelse hos lege for å fornye føreretten. Hvis bilfører oppfyller helsekravene i førerkortforskriften, kan legen utstede en helseattest for

<sup>76</sup> TØI-rapport: 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (tabell V.2.1).

inntil tre år. Uten helseattest er føreretten ikke lenger gyldig. Etter sterke anbefalinger fra tunge helseaktører og et samlet trafikksikkerhetsmiljø besluttet regjeringen i 2022 å beholde kravet om helseattest. Det ble imidlertid satt en begrensning i bruken av kognitive tester til tilfeller der det er indikasjon på kognitiv svikt.<sup>77</sup>

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

Statens vegvesen vil planperioden 2026-2029 tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet (tiltak 67). Imidlertid vil behovet for justeringer bli vurdert, for å sikre at tilgjengelige ressurser blir brukt mest mulig effektivt opp mot målgruppen. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag (tiltak 68). Videre vil Statens vegvesen vurdere å lage et digitalt supplement til *Bilfører 65+*.

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

Transportøkonomisk institutt (TØI) har utført en temaanalyse av dødsulykker i perioden 2017-2023 med feil bruk av bilbelte som sannsynlig medvirkende faktor.<sup>78</sup> Analysen viser at over halvparten av de drepte som brukte bilbelte feil var over 60 år. Dette viser at det er viktig med målrettet og tilpasset informasjon til eldre om riktig bruk av bilbelte. Trygg Trafikk vil inkludere informasjon om dette i veiledningsmateriell til de kommunale og fylkeskommunale elderrådene (inngår i tiltak 70). Pensjonistforbundet vil ha riktig bruk av belte som tema i sitt medlemsblad, samt på temakvelder om trafikksikkerhet hos lokale pensjonistforeninger (inngår i tiltak 69).

## Eldre fotgjengere

Det er etablert et samarbeid mellom Pensjonistforbundet, Statens vegvesen og Statens vegvesens Pensjonistforbund angående temakvelder om trafikksikkerhet for eldre fotgjengere og syklister (TREFF). Representanter for Statens vegvesens Pensjonistforbund har utarbeidet det faglige opplegget og har også stått for rekruttering av om lag 25 kursholdere blant egne medlemmer og fra Politiets Pensjonistforbund. Disse reiser rundt og holder temakvelder hos lokale pensjonistforeninger. De første temakveldene ble avholdt i 2023, og det er nå etablert gode

<sup>77</sup> Prop. 117 S (2021-2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker*

<sup>78</sup> TØI-rapport 2107/2025 *Temaanalyse bilbelte*

rutiner rundt dette arbeidet. Statens vegvesen har bidratt med midler til samlinger for faglig oppdatering og erfaringsoverføring.

Pensjonistforbundet vil, i samarbeid med Statens vegvesens Pensjonistforbund, videreføre arbeidet med å organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmaterieell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige (tiltak 69).

Flere aktører har utarbeidet opplegg for kartlegging av behov for utbedringer i nærmiljøet, blant annet med hensyn til trafikksikkerhet. *Seniortrakk* og *Gangvennlige lokalsamfunn* har særlig fokus på de eldre sine behov, mens *Trygghetsvandring* gjelder mer generelt for alle aldersgrupper.

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

Pensjonistforbundet har, i samarbeid med Statens vegvesens Pensjonistforbund og Politiets Pensjonistforbund utarbeidet en veileder for *Gangvennlige lokalsamfunn*.<sup>79</sup> Veilederen er tiltenkt representanter fra lokalmiljøet, som i samsnaking med kommunen kan bidra til et attraktivt og gangvennlig lokalsamfunn - et lokalsamfunn der eldre kan trives, føle seg trygge, være i aktivitet og gjøre daglige gjøremål. Veilederen har fokus på inkludering og brukerinvolvering, og retter seg mot frivilligheten. Den er distribuert til alle kommuner i Norge, til eldreråd og pensjonistforeninger. Veilederen har også en digital kartløsning for registrering av forbedringer, ønsker og behov.

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

### Organisatoriske tiltak

Alle kommuner og fylkeskommuner har plikt til å opprette eldreråd.<sup>80</sup> Eldrerådene skal være et rådgivende organ for kommunene/fylkeskommunene, og skal bidra til å sikre en bred, åpen og tilgjengelig medvirkning i saker som gjelder eldre. Trafikksikkerhet bør ut fra dette være en sentral oppgave. Arealplanlegging og budsjettarbeid er eksempler på prosesser der det vil være viktig å engasjere eldrerådene. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmaterieell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene (tiltak 70).

I Trøndelag har Norges Trafikkskoleforbund tatt initiativ til opprettelsen av en tverrfaglig faggruppe for eldre i trafikken, bestående av Norges Trafikkskoleforbund, Trygg Trafikk, politiet, Statsforvalteren, NAF, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Forumet «*Eldre i trafikken*

<sup>79</sup> Pensjonistforbundet. 2025. *Gangvennlige lokalsamfunn – Veileder for mer gange, trygghet og trivsel*

<sup>80</sup> [Lov om kommuner og fylkeskommuner \(kommuneloven\)](#)

*Trøndelag*» er en rådgivningsgruppe for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag (FTU), med fokus på å forebygge uønskede hendelser. Forumet skal identifisere behov og utfordringer som eldre i Trøndelag står overfor i trafikken, samt bidra med innspill, kunnskap, samarbeid, informasjon, utvikling og evaluering. Erfaringer fra dette arbeidet vil være nyttig som utgangspunkt for å vurdere tilsvarende organisering i andre fylker.

### Oppfølgingstiltak:

67. Statens vegvesen vil tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet.
68. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag.
69. Pensjonistforbundet vil, i samarbeid med Statens vegvesens Pensjonistforbund, organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet rettet mot eldre fotgjengere og syklister, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige.
70. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene.



## 13. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

### 13.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

**I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:**

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

**Innen 2030 skal:**

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

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

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

Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at det i 2022 var 0,005 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km med bil.<sup>81</sup> Risikotallene for det enkelte året vil variere noe fra år til år, men basert på de siste årene kan vi slå fast at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er i størrelsesorden fem ganger høyere for fotgjengere og i størrelsesorden ti ganger høyere for syklister, sammenlignet med bilførere.

Tilstandsmålet omfatter ikke elsparkesykkel, da vi ikke har gode rutiner for å følge utviklingen. Imidlertid viser tall fra Oslo skadelegevakt for 2023 at risikoen per km er i størrelsesorden fire ganger høyere for elsparkesykkel sammenlignet med sykkel.<sup>82</sup>

Det er en betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken. Særlig gjelder dette ulykker med lettere skader, men undersøkelser har vist at den offisielle statistikken også er

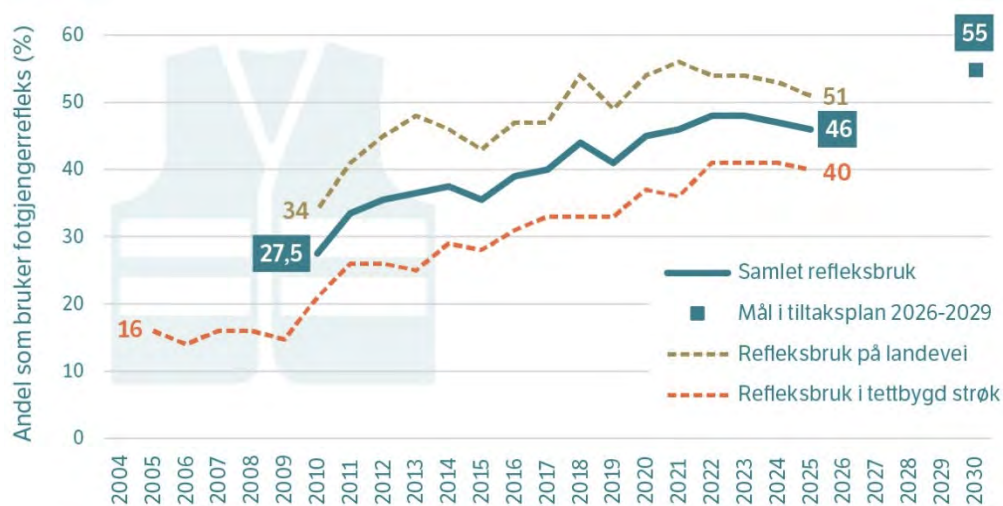
<sup>81</sup> TØI-rapport 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

<sup>82</sup> Statens vegvesen. 2026. [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1106.

mangelfull for ulykker med alvorlige skader. Underrapporteringen er spesielt stor for singelulykker med syklist og elsparkesyklist.

En rekke aktører gjennomfører tiltak for å øke bruken av fotgjengerrefleks og sykkelhjelme, og dette er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot gående og syklende. Vi har derfor valgt å supplere tilstandsmålene for risikoutvikling med tilstandsmål for bruk av henholdsvis fotgjengerrefleks og sykkelhjelme.

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



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

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



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

Vi har ikke et tilstrekkelig grunnlag for å fastsette tilstandsmål for elsparkesyklisters bruk av sykkelhjelmer. Imidlertid foreligger enkelte registreringer som gir en god indikasjon på andelen. Tabell 13.1 viser tall fra henholdsvis Nasjonalt traumeregister og Oslo skadelegevakt, der det er registrert hvor stor andel av de skadde elsparkesyklistene som brukte hjelmer. Tallene viser at hjelmbroken er økende, men fortsatt svært lav. Statens vegvesen gjennomførte høsten 2025 en nasjonal hjelmtelling, som viste at 16 prosent av voksne elsparkesyklister brukte hjelmer. Andelen var imidlertid vesentlig høyere blant barn og unge. Statens vegvesen vil følge opp med årlige registreringer av hjelmbroken blant elsparkesyklister.

Tabell 13.1 - Tall for hjelmbroken i elsparkesykkelykker registrert i Nasjonalt traumeregister og ved Oslo skadelegevakt.<sup>83</sup>

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hjelmandel registrert i <b>Nasjonalt traumeregister (NTR)</b>	6,7 %	11,6 %	12,5 %	14,6 %	14,7 %	20,5 %
Hjelmandel registrert ved <b>Oslo skadelegevakt</b>	2,5 %				11,7 %*	

\*1,4 % hjelmbroken for utleide elsparkesykler, 31,1 % for privateide elsparkesykler.

Også rus er en utfordring, særlig knyttet til bruk av elsparkesykkel. Tabell 13.2 viser andel skadde syklistene og elsparkesyklister ved Oslo skadelegevakt som var ruset. Registreringene viser at rus

<sup>83</sup> Statens vegvesen. 2026. *Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt. Statens vegvesen rapport nr. 1106.*

blant elsparkesyklister ble betydelig redusert etter at det ble innført promillegrense sommeren 2022 og etter at Oslo kommune innførte forbud mot utleie om natta fra høsten 2021.

Tabell 13.2 – Andel skadde syklistar og elsparkesyklister ved Oslo skadelegevakt som var ruset.<sup>84</sup>

	2019	2023
Sykkel	7,9 %	6,0 %
Elsparkesykkel	40,8 %	13,6 %

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

### Fysisk tilrettelegging

Fysisk tilrettelegging for gående og syklende kan være:

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

Hovednett for syklende kan også bestå av sykling i blandet trafikk på gater og veier med lavt fartsnivå og lav trafikkmengde, blant annet ved bruk av delesymbol, fjerning av gateparkering, tillatelse for sykling mot kjøreretningen i enveisregulerte gater og utvidet veiskulder. Elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy kan bruke samme infrastruktur som syklende.<sup>85</sup>

Ved valg av løsning er det nødvendig med helhetlige vurderinger som ivaretar trafikksikkerheten til alle trafikantergrupper. Som ubeskyttede trafikanter er gående og syklende særlig sårbare, og tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens normaler og veiledere<sup>86</sup> bygger på et oppdatert og godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte. Statens vegvesen vil i planperioden foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur, basert på ny kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker. Singelulykker vil ha et særlig fokus (tiltak 71). Aktuelle datakilder for ny kunnskap kan for eksempel være dybdeanalyser av dødsulykker fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) og spesifikke prosjekter som *CyWalk* (se faktaboks 13.1).

<sup>84</sup> Statens vegvesen. 2026. [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1106.

<sup>85</sup> Unntak ved bruk av [skilt 306.10](#) som angir forbud mot kjøring med liten elektrisk motorvogn på vei og fortau.

<sup>86</sup> Dette gjelder særlig [N100 Veg- og gateutforming](#), [N-V122 Sykkelveiledning](#) og [R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger](#).

### Faktaboks 13.1 – CyWalk

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

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

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

Prosjektet pågår fra mai 2024 og ut 2027.

I 2024 var det registrert 9 582 km gang- og sykkelanlegg, hvorav 4 568 km på kommunal vei, 3 426 km på fylkesvei og 1 588 km på riksvei.<sup>87</sup> Dette er bygd over mange år, og med ulik standard som følge av at veinormalenes krav er endret. Det er mange eksempler på løsninger som senere har vist seg å ikke ivareta trafikksikkerheten godt nok. Gjennomgang av eksisterende gang- og sykkelinfrastruktur kan avdekke feil og mangler med betydning for trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende. Dette kan for eksempel gjøres gjennom en gang- og sykkelveiinspeksjon, som er en systematisk gjennomgang av gang- og sykkelanlegg på en strekning. Gjennom slike inspeksjoner og etterfølgende utbedringer heves standarden på gang- og sykkelanleggene, og bidrar til bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende. Statens vegvesen har tidligere gjennomført inspeksjoner av en rekke sykkelruter, men det gjenstår et godt stykke arbeid når det kommer til gjennomføring av tiltak. Statens vegvesen vil derfor i planperioden gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner i tilknytning til riksvei, og prioritere utbedring av feil, mangler og farlige punkter og strekninger identifisert gjennom inspeksjonene (tiltak 72). Storbyområder vil bli prioritert. Tiltak for å redusere risiko for singelulykker vil ha særlig fokus. Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer på fylkesveier og vurdere behov for tiltak (tiltak 73).

Utbygging av ny gang- og sykkelinfrastruktur vil separere gående og syklende fra motorisert trafikk og redusere risikoen for ulykker og konflikter. Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan* viser

<sup>87</sup> Statens vegvesen. 2025. [Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2024](#).



planlagte aktiviteter for å følge opp *Nasjonal transportplan 2025-2036*. I gjennomføringsplanen for 2025-2030 er det lagt opp til å tilrettelegge 134 kilometer vei for gående og syklende.<sup>88</sup>

Mange kommuner har utarbeidet planer for hovedsykkelveinett, og det har over flere år vært arbeidet med å etablere gode infrastrukturtilbud og sikre kryssingspunkt. Det gjenstår likevel betydelige investeringer før syklistene får et fullt utbygd sammenhengende og tilrettelagt tilbud. En rekke kommuner har også utarbeidet gåstrategier for å prioritere innsats og tiltak for å gjøre det tryggere, enklere og mer attraktivt å gå. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabokommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle (tiltak 74).

I storbyområdene blir gjennomføring av tiltak som reduserer risikoen for gående og syklende særlig viktig. Nullvekstmålet innebærer at langt flere skal gå og sykle i storbyområdene, og uten trafikksikkerhetstiltak vil antall ulykker øke. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging, for å sikre god trafikksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singelulykker (tiltak 75). Også Statens vegvesen og relevante fylkeskommuner vil gjennomføre tiltak med trafikksikkerhetseffekt for gående og syklende på henholdsvis riksvei og fylkesvei i storbyområdene.

### Trafikanttiltak

Godt samspill mellom trafikanter er avgjørende for å unngå ulykker, spesielt i byområder der arealknapphet gjør at ulike trafikantgrupper må dele arealer. Her er det ofte mange kryss, høy aktivitet og mange aktører på liten plass. Et godt samspill forutsetter en trafikkultur der trafikantene spiller hverandre gode ved å være oppmerksomme, vise hensyn, kommunisere tydelig og følge trafikkreglene. Slik kan vi bidra til både økt trafikksikkerhet og økt trygghet.

Det er ingen krav til trafikkopplæring for å kunne ferdes i trafikken til fots, på sykkel eller elsparkesykkel. Fotgjengere, syklistene og elsparkesyklistene med lite kjennskap til trafikkregler, samspill i trafikken og risikoatferd, kan både være en risiko for seg selv og for andre. Informasjonstiltak særlig rettet mot disse trafikantgruppene vil derfor være viktig.

For å styrke samhandlingen mellom ulike trafikanter i by- og tettstedsområder vil Trygg Trafikk, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak for bedre samspill mellom trafikanter i byer og tettsteder (tiltak 76).

Statens vegvesen lanserte i 2022 en ny trafikksikkerhetskampanje som omhandler samspill i trafikken i storbyområdene. Kampanjen er rettet mot alle trafikantgrupper og vil bli videreført inn i planperioden. De første årene i perioden vil kampanjen ha særskilt fokus på atferd blant elsparkesyklistene og syklistene.

---

<sup>88</sup> Statens vegvesen. 2025. [Gjennomføringsplan 2025–2030](#)



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

### Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Til grunn for avtalene ligger nullvekstmålet, som innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I 2026 har syv av de ni største byområdene byvekstavtale; Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord Jæren, Nedre Glomma, Tromsø og Kristiansandsområdet. Buskerudbyen og Grenland har belønningsavtale, men også disse byområdene kan på sikt være aktuelle for forhandlinger om byvekstavtaler.

Seks av de syv byvekstavtalene har en ambisjon om at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre drepte og hardt skadde i trafikken. Unntaket er Bergensområdet som har en noe mindre ambisiøs formulering, der tiltakene i byvekstavtalen ikke skal føre til flere drepte og hardt skadde. I *Nasjonal transportplan 2025-2036* er det lagt til grunn at trafiksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavtalene. Det er særlig ulykkesutviklingen for syklister som blir trukket frem som alvorlig i storbyområdene, men det pekes også på trafiksikkerhetssituasjonen for gående og utfordringer knyttet til små elektriske kjøretøy (elsparkesykler).

Over tid har det vært en svakere utvikling for antall drepte og hardt skadde syklister i de største byområdene sammenlignet med øvrige deler av landet. I kombinasjon med utfordringene knyttet til nullvekstmålet, der trafikkveksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport, under-

streker dette behovet for en styrket innsats for trafikksikkerhet i de største byområdene. Som et svar på dette vil Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner bidra til at det fastsettes mål og strategier for trafikksikkerhet i byvekstavgifter og belønningsavtaler. Nullvekstmålet er det overordnede målet for byvekstavgiftene, men aktørene vil bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavgifter også skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende (tiltak 77).

For å følge ulykkesutviklingen, vurdere behov for tiltak, og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak, vil indikatorsettet for oppfølging av byvekstavgiftene bli utvidet med en supplerende indikator for trafikksikkerhet. I utgangspunktet er det først aktuelt å innarbeide en ny trafikksikkerhetsindikator ved reforhandling av eksisterende avtaler eller ved inngåelse av nye avtaler.

### Oppfølgingstiltak:

71. Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur basert på kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker. Singelulykker vil ha et særlig fokus.
72. Statens vegvesen vil gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner og prioritere gjennomføring av tiltak identifisert gjennom inspeksjonene.
73. Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og identifisere behov for midler til gjennomføring av tiltak.
74. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabo-kommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafikksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
75. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging for å sikre god trafikksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singelulykker.
76. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak for bedre samspill mellom trafikanter i byer og tettsteder.
77. Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner vil arbeide for at det fastlegges mål og strategier for trafikksikkerhet i byvekstavgifter og belønningsavtaler. Aktørene vil i tillegg bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavgifter skal bidra til økt trafikksikkerhet for gående og syklende.

## 13.3 Sikrere gangtrafikk

### Fysisk tilrettelegging for gående

Gående er særlig utsatt for påkjørsler i kryssingspunkter, og tiltak som reduserer risikoen for ulykker og skader ved kryssing av vei blir da særlig viktig. Aktuelle tiltak kan være fartsdempende tiltak, belysning og siktutbedring. Statens vegvesen har kartlagt alle gangfelt på riksveinettet opp mot standard satt i gjeldende veinormaler og veiledninger.<sup>89</sup> Resultatene er visualisert i kart og vil bli brukt som grunnlag for å prioritere tiltak i Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan for 2025-2030*. Fylkeskommunene vil gjennomføre en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett, tilsvarende det Statens vegvesen har gjort på riksveinettet (tiltak 78). En slik kartlegging vil også være formålstjenlig som grunnlag for prioritering av tiltak på det kommunale veinettet. Statens vegvesens veileder *V127 Kryssingssteder for gående*<sup>90</sup> ble oppdatert i 2025, med blant annet tydeligere anbefalinger knyttet til gangfelt som ikke er skiltet.

Det er utviklet en rekke ulike verktøy og metoder for å kartlegge behov for tiltak i nærmiljøet, som *Barnetråkk*<sup>91</sup>, *Seniortråkk*, *Gangvennlige lokalsamfunn* og *Trygghetsvandring*<sup>92</sup>. Slike kartlegginger kan gi verdifull innsikt i ulike brukeres erfaringer og behov, som igjen kan brukes som grunnlag for å identifisere konkrete trafikksikkerhetstiltak. Mens *Barnetråkk*, *Seniortråkk* og *Gangvennlige lokalsamfunn* har hovedfokus på henholdsvis barn og eldre, er *Trygghetsvandring* et verktøy som favner alle aldersgrupper.<sup>93</sup> Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med kommuner og lokale aktører, bruke *Trygghetsvandring* som et praktisk verktøy for å identifisere mangler og forbedre forholdene for ubeskyttede trafikanter, med særlig fokus på barn, eldre, syklist og trygg skolevei. Verktøyet ivaretar også mobilitet og sikkerhet for gående om vinteren (tiltak 79).

### Singelulykker med fotgjengere

En veitrafikkulykke er definert som en ulykke med personskade der minst ett kjøretøy er involvert. Ulykker som kun involverer forgjengere regnes derfor ikke som veitrafikkulykker, og inngår som følge av dette heller ikke i den offisielle ulykkesstatistikken. Skader som følge av fallulykker behandles både av primær- og spesialisthelsetjenesten, men per i dag finnes ingen samlet oversikt over omfanget av disse ulykkene i Norge. For å få mer kunnskap om fotgjengerulykker registrerte Oslo skadelegevakt i 2016 alle fotgjengerskader, både som følge av kollisjon med kjøretøy og singelulykker. Totalt ble det registrert 6 309 fotgjengerskader, hvorav 97 prosent var som følge av singelulykker. Selv om de fleste av ulykkene resulterte i lettere skader, utgjorde likevel også antall alvorlige skader et høyt antall.<sup>94</sup> Dette er i tråd med erfaringer fra Sverige, som har god oversikt over singelulykker med fotgjengere gjennom ulykkesdatabasen *STRADA*, som både omfatter politirapporterte veitrafikkulykker og skader registrert ved akuttstusykehus. Dersom

<sup>89</sup> *N100 Veg- og gateutforming*, *N300 Trafikkskilt* og *N302 Vegoppmerking* og i veilederne *V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning* og *V127 Kryssingssteder for gående*

<sup>90</sup> Statens vegvesen 2025. *V127 Kryssingssteder for gående*

<sup>91</sup> *Barnetråkk*: <https://www.barnetrakk.no/>

<sup>92</sup> *Trygghetsvandring*: <https://skafor.org/forebygging/trygghetsvandring/>

<sup>93</sup> *Seniortråkk* og *Gangvennlige lokalsamfunn* er nærmere omtalt i kapittel 12.2 og *Barnetråkk* i kapittel 10.3.

<sup>94</sup> TØI-rapport 1609/2017 *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 - En analyse av skadedata fra Oslo legevakt*



singelulykker med fotgjengere hadde inngått i definisjonen av en veitrafikkulykke hadde dette vært den vanligste ulykkestypen med alvorlig skadde i Sverige.<sup>95</sup> I 2026 vil det bli gjennomført en ny registrering av fotgjengerskader ved Oslo skadelegevakt, som grunnlag for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om disse ulykkene.

Tall fra STRADA og registreringer ved Oslo skadelegevakt viser at de fleste singelulykker skjer om vinteren, som følge av at personen skled på snø og is. Vintervedlikehold er derfor svært viktig. I tillegg beskytter brodder og sko med godt grep mot ulykker. Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon om dette, blant annet i sosiale medier, nyhetsbrev og HMS-plakater (tiltak 80). Erfaringer fra Sverige viser at fallulykker er en særlig utfordring på kommunale veier.<sup>96</sup> Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere singelulykker med fotgjengere (tiltak 81).

### **Økt bruk av refleks**

Refleks bidrar til at gående er synlige for andre trafikanter og er et enkelt og effektivt trafikk-sikkerhetstiltak. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken (tiltak 82). Også en rekke andre aktører gjennomfører tiltak for å øke refleksbruken. Eksempler på dette er Personskadeforbundet og Yrkestrafikkforbundet. Yrkestrafikkforbundet har spesiell oppmerksomhet på utdeling av refleks til skolebarn som benytter buss.

### **Tiltak rettet mot rulleskiløpere**

I perioden 2012-2022 var det fire dødsulykker der rulleskiløpere ble påkjørt bakfra. En gjennomgang av disse viste at manglende synlighet var en medvirkende faktor i alle ulykkene. Ulykkesanalysene avdekket også at bruk av refleksvest ikke er tilstrekkelig for å bli sett i mørket. Det samme vil kunne gjelde for lys dersom det ikke er plassert riktig. Statens vegvesen har vurdert at det ikke er hensiktsmessig å innføre regler for bruk av refleks og lys, da dette kan gi falsk trygghet. I stedet vil Trygg Trafikk oppdatere rulleskivettreglene, herunder tydeliggjøre prinsipper for god synlighet og løfte frem risiko ved trening i trafikken med rulleski. I tillegg vil det bli gitt råd om sted og tid for trening (tiltak 83).

<sup>95</sup> Trafikverket. 2025. [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024](#)

<sup>96</sup> VTI rapport 1133. 2022. [Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall. En jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister](#)



**Oppfølgingstiltak:**

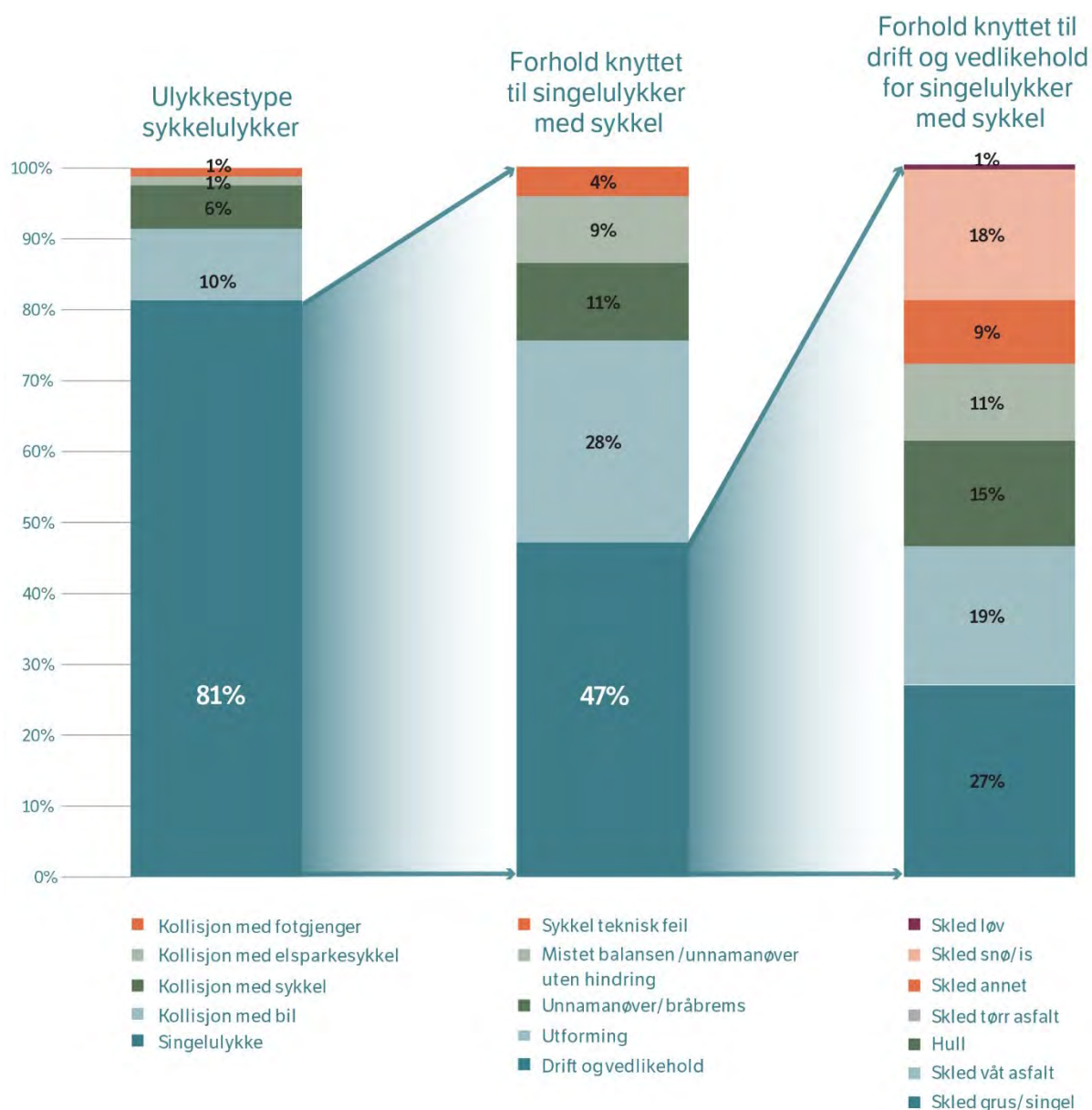
78. Fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak.
79. Skadeforebyggende forum vil gjennomføre *Trygghetsvandring*er for å identifisere aktuelle trafikksikkerhetstiltak for gående, som også ivaretar mobilitet og sikkerhet for gående om vinteren.
80. Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon til fotgjengere om bruk av brodder og vintersko med godt feste, for å bidra til økt sikkerhet og redusert risiko for fallulykker.
81. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere singelulykker med fotgjengere.
82. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken.
83. Trygg Trafikk vil oppdatere rulleskivettreglene, herunder tydeliggjøre prinsipper for god synlighet og løfte frem risiko ved trening i trafikken med rulleski.

## 13.4 Sikrere sykkeltrafikk

### Fysisk tilrettelegging for syklende

Figur 13.3 viser registreringer av sykkelulykker ved Oslo skadelegevakt fordelt på ulykkestype og medvirkende årsaker. Om lag 80 prosent av sykkelulykkene er singelulykker, mens om lag 20 prosent omfatter kollisjon med andre trafikanter. Tilsvarende utgjør singelulykker halvparten av alle dødsulykkene med syklist i Norge i perioden 2019-2024, mens den øvrige halvparten utgjør kollisjoner med hovedsakelig bil. Av singelulykkene registrert ved Oslo skadelegevakt kan om lag 50 prosent av ulykkene relateres til forhold som har med drift og vedlikehold å gjøre, ved at syklisten skled eller som følge av hull i veibanen. I underkant av 30 prosent kan relateres til utforming (fortauskanter og trikkeskinner).

Målrettede tiltak for å redusere risikoen for singelulykker er derfor svært viktig for å redusere antall drepte og skadde syklist. Aktuelle tiltak vil særlig være drift og vedlikehold (se tiltak 143) og utforming av sykkelløsninger (se tiltakene 71, 72, 73 og 75). For å legge til rette for målrettet innsats mot singelulykker med sykkel vil Statens vegvesen utarbeide veiledning/læringsark med anbefalinger og råd for hvordan veimyndighetene kan jobbe med å redusere slike ulykker (tiltak 84).



Figur 13.3 – Registreringer ved Oslo skadelegevakt 2023 fordelt på ulykkestype og medvirkende årsak.

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

Syklende på gang- og sykkelvei/sykkelvei har vikeplikt for all trafikk ved kryssing av vei, men ikke vikeplikt for de som kommer kjørende til eller fra en inn- eller utkjørsel. I mange tilfeller kan det være uklart om det er kryss eller avkjørsel, noe som igjen skaper usikkerhet om hvem som har vikeplikt. Dette har vært en problemstilling ved flere dødsulykker med syklister de siste årene.

Gjennomgående gang- og sykkelvei/sykkelvei kan bidra til å øke lesbarheten og tydeliggjøre vikepliktsforhold. Det er imidlertid viktig at slike løsninger kun brukes der bilister har vikeplikt for syklende. Statens vegvesen vil utdype handlingsrommet for å tydeliggjøre vikepliktsforhold knyttet til gang- og sykkelvei/sykkelvei i kryss og avkjørsler, og vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger i regelverket. I tillegg vil Statens vegvesen gjennomgå regelverket for trafikkregulerende skilt, oppmerking og signalanlegg knyttet til sykkelvei for å vurdere og eventuelt innarbeide løsninger som gir økt lesbarhet for alle trafikanter (tiltak 85).

Statens vegvesen har ansvar for nasjonale og europeiske sykkelruter for ferie- og fritidssykling i Norge. Dette er attraktive sykkelruter mellom byer og landsdeler, men kan også være en del av regionale og lokale sykkelruter. Sykkelruter som skiltes må oppfylle krav til fremkommelighet og sikkerhet for syklende, og før en sykkelrute kan skiltes skal det derfor gjøres vurderinger for å sikre at dette er ivarettatt. Alternativt kan deler av ruten legges om til en alternativ trasé. Den enkelte veimyndighet har ansvar for skilting av sykkelruter på eget veinett, mens Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at de skiltede sykkelrutene er trafiksikre. Skiltede sykkelruter leder syklistene til sikre rutevalg og signaliserer også overfor andre trafikantgrupper at det er en sykkelrute der de kan forvente å møte syklist. Statens vegvesen vil ferdigstille skilting av de nasjonale og europeiske sykkelrutene på eget veinett, samt være pådriver overfor andre veimyndigheter for å ferdigstille øvrige delstrekninger (tiltak 86).

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

### **Sikrere syklist**

Bruk av sykkelhjelmer reduserer antall alvorlige hodeskader med 51 prosent og antall dødelige hodeskader med 72 prosent.<sup>97</sup> Funn fra UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker med syklist underbygger dette. Leger knyttet til UAG har kommet til at 13 av de totalt 16 drepte syklistene i perioden 2019-2024 som ikke brukte hjelm kunne overlevd dersom de hadde brukt hjelm. Registreringer av hjelmbruken blant syklist i 2025 viser 69 prosent hjelmandel (se figur 13.2). Den betydelige trafiksikkerhetseffekten ved å øke hjelmandelen tilsier at det må iverksettes tiltak for å få flere til å bruke hjelm. Statens vegvesen vil derfor utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist (tiltak 87). Utredningen vil bli sett i sammenheng med tilsvarende vurdering når det gjelder elsparkesykkel (se tiltak 91).

<sup>97</sup> Trafiksikkerhetshåndboken. 2025. [4.10 Sykkelhjelmer](#)



Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen

Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonsiltak for å bidra til økt bruk av sykkelhjelmer (tiltak 88). Dette vil blant annet omfatte kampanjer i sosiale medier og testing av sykkelhjelmer. Alle sykkelhjelmer som selges i Norge må være testet og godkjent etter europeisk standard. Det er imidlertid store forskjeller, både når det gjelder pris og hvordan de beskytter ved sammenstøt.

Manglende synlighet bidrar til at syklistene blir oversett av andre trafikanter. Flere faktorer påvirker syklisters synlighet i trafikken, som bekledning, reflekser og sykkellys. Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist*, med utdeling av sykkellys, sykkelbelysning<sup>98</sup> og informasjonsmateriell (tiltak 89).

Syklistforeningen har utviklet plattformen *SykelNorge*, en turplanlegger med kart over sykkelruter og turmål, både for pendlere, turister og rekreasjonssyklistene. *SykelNorge* vil bli videreutviklet med informasjon om trygge sykkelruter. Syklistforeningen vil også styrke og videreutvikle sykkelkurs for ungdom og voksne som ikke har lært å sykle som barn. Kursene «Frihet på sykkel» har et spesielt fokus på inkludering og mangfold, med mål om at deltakerne skal føle seg trygge i trafikken. Kursene vil blant annet bruke materiell som er utarbeidet til undervisningsopplegget "Ny på sykkel" (se tiltak 190).

<sup>98</sup> Sykkelfiks innebærer at det leies inn sykkelreparatører som gjennomfører sykkelsjekk på skoleelevers sykler



**Oppfølgingstiltak:**

84. Statens vegvesen vil utarbeide veiledning/læringsark med anbefalinger og råd for hvordan veimyndighetene kan jobbe med å redusere singelulykker med sykkel.
85. Statens vegvesen vil gjennomgå regelverk knyttet til gang- og sykkelvei/sykkelvei, blant annet vurdere tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og avkjørster og økt lesbarhet generelt, samt vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger som bidrar til økt trafiksikkerhet for alle trafikanter.
86. Statens vegvesen vil ferdigstille skilting av de nasjonale og europeiske sykkelrutene på eget veinett samt være pådriver overfor andre veimyndigheter for å ferdigstille øvrige delstrekninger.
87. Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist.
88. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonsiltak for å bidra til økt bruk av sykkelhjel.
89. Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist*.

## 13.5 Sikrere elsparkesykling

### Fysisk tilrettelegging for elsparkesykkel

Elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy bruker i utgangspunktet den samme infrastrukturen som sykkel. Derfor vil tiltak omtalt under kapittel 13.4 også være gjeldende for elsparkesykkel. Samtidig er det en rekke forskjeller mellom elsparkesykkel og sykkel som øker risikoen for ulykker på en elsparkesykkel. Blant annet gjør små hjul brukere av elsparkesykkel mer utsatt for fall på grunn av hull og ujevnheter i veidekket. Videre øker førerens stående posisjon og høyt tyngdepunkt risikoen for å falle fremover ved bråbremsing. Elsparkesykler vil ofte også ha raskere akselerasjon og lengre bremselengde enn sykler, noe som også kan gi økt risiko for ulykker.<sup>99</sup> Forskjellene mellom elsparkesykler og sykler gjør det enda viktigere med for eksempel jevnt underlag. Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor (tiltak 90).

### Sikrere elsparkesyklister

I dag er det kun påbudt med hjelm på elsparkesykkel for barn under 15 år. Det er ingenting i skadestatistikken som tilsier at et hjelmpåbud for elsparkesykkel bør avgrenses til denne aldersgruppen. Beregninger har vist at risikoen forbundet med bruk av elsparkesykkel er høyere

<sup>99</sup> ITF. 2024. [Safer micromobility: technical background report](#)



enn risikoen knyttet til bruk av sykkel. Videre viser registreringer ved Oslo skadelegevakt at hodeskader er en betydelig utfordring ved bruk av elsparkesykkel.<sup>100</sup>

For elsparkesyklister er det funnet at bruk av hjelm reduserer antall hodeskader med 61 prosent.<sup>101</sup> Tidligere var ikke bruk av hjelm på elsparkesykkel en del av Statens vegvesen sine årlige tilstandsundersøkelser for sykkelhjelmer, men dette ble inkludert fra og med 2025. Tall fra Nasjonalt traumeregister, Oslo skadelegevakt (se tabell 13.1 i kapittel 13.1) og Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse i 2025 viser at hjelmbruken er betydelig lavere for elsparkesyklister enn for syklistene. I UAG sine analyser av dødsulykker med elsparkesyklister i perioden 2019-2024 har man funnet at ingen av de 12 drepte elsparkesyklistene brukte hjelm. Leger knyttet til UAG har kommet frem til at 8 av disse kunne overlevd dersom de hadde brukt hjelm.

I Danmark ble det innført hjelmpåbud for elsparkesykler i januar 2022 og hjelmbruken blant elsparkesyklister økte fra 21 prosent i 2021 til 69 prosent i 2022.<sup>102</sup> Statens vegvesen vil utrede om det også i Norge bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesyklister (tiltak 91). Utredningen vil bli sett i sammenheng med tilsvarende vurdering når det gjelder sykkel (se tiltak 87).

### Informasjon og opplæring

Det rapporteres om risikoatferd og manglende overholdelse av regler ved bruk av elsparkesykkel. Dette gjelder både generelle trafikkregler, som overholdelse av vikeplikt og fartsbegrensninger på fortau, men også spesifikke regler knyttet til bruk av elsparkesykkel, som hjelmpåbud for barn under 15 år, kun en person på en elsparkesykkel og forbud mot bruk av mobiltelefon. Særlig barn og unge som kjører elsparkesykkel tror ikke reglene gjelder dem, eller vet ikke hvilke regler som gjelder. De har også mindre kunnskap om risiko og konsekvenser av å ikke følge reglene. Informasjon og opplæring rettet mot barn og unge er da særlig viktig. Det vil derfor bli gjennomført en rekke tiltak rettet inn mot denne gruppen. Ung i trafikken vil gjennom undervisningsopplegget *El-egant* gjennomføre teoretisk og praktisk opplæring om trafikkregler, ansvar og sikker bruk av elsparkesykler, hovedsakelig rettet mot ungdomsskoleelever (tiltak 92). I tillegg vil Nordic Micromobility Association (NMA) ta initiativ overfor relevante myndigheter om trafikkopplæring for brukere av leide elsparkesykler (tiltak 93). Videre vil Trygg Trafikk, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak og tilby undervisningsopplegg om trafikk sikkerhet rettet mot elsparkesyklister (tiltak 94).

I tillegg til generell opplæring i trafikkregler og sikker kjøring med elsparkesykkel, er det nødvendig med tiltak rettet mot atferd som har særlig høy risiko. Ung i trafikken vil gjennom digitale kampanjer og testing av promillebriller på fysiske arrangement påvirke ungdom til sikker ferdsel på elsparkesykkel (tiltak 95). De vil også gjennomføre en nasjonal kampanje med fokus på elsparkesykler i sosiale medier, med fokus på rus, fart og oppmerksomhet.

<sup>100</sup> Statens vegvesen. 2026. [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt](#). Statens vegvesen rapport nr. 1106.

<sup>101</sup> Trafikksikkerhetshåndboken. 2025. [4.10 Sykkelhjelmer](#)

<sup>102</sup> Sørensen, M., Jensen, M.L., Olsson, B & Kany, M.S. 2023. Stor effekt af hjelmkraft på el-løbehjul - men hjelmbuugen på leje-el-løbehjul halter efter. *Trafik&Veje* 2023/03.

## Ulovlige kjøretøy

*Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn*<sup>103</sup> definerer en liten elektrisk motorvogn som en elektrisk drevet motorvogn for én person, som har en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t. I tillegg er det begrensninger til lengde, bredde og vekt, samt at det ikke tillates sitteinnretning. Kjøretøy som ikke tilfredsstiller disse kriteriene, er ikke lovlig å bruke. Samtidig er det i dag tillatt å både selge og kjøpe kjøretøy som ikke oppfyller kravene satt i forskriften, og det er mange eksempler på at slike elsparkesykler markedsføres. Det er særlig kjøretøy med høyere hastigheter som er en utfordring, og som har betydelig høyere risiko for ulykker og alvorlige skader. Det selges i dag elsparkesykler på norske nettsider med toppfart opp mot 110 km/t.<sup>104</sup> I tillegg er det relativt enkelt å trimme elsparkesykler slik at de får høyere fart enn 20 km/t.

I forbindelse med endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy i 2021, ble det også gjort vurderinger knyttet til sanksjonering, salg og markedsføring av ulovlige elsparkesykler og elsykler.<sup>105</sup> Som en del av dette arbeidet ble det pekt på en rekke ulike tiltak, både rettet mot kjøp, salg, fjerning av fartsperre og bruk av ulovlige elsparkesykler. Den foreløpige konklusjonen var å utnytte handlingsrommet innenfor eksisterende regelverk. Statens vegvesen har blant annet tatt initiativ til å styrke samarbeidet med Forbrukertilsynet og gitt god informasjon til markedet om regelverket, samt videreført samarbeidet med politiet om kontroller.

Det finnes per i dag ingen oversikt over omfang av ulovlige elsparkesykler, men det rapporteres om ulykker og skader gjennom media, UAG-rapporter og skadesaker Trafikksforsikringsforeningen mottar. Det er derfor hensiktsmessig å ta en ny vurdering av aktuelle tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler, herunder utrede et mulig forbud mot salg av elsparkesykler som er ulovlige å bruke (tiltak 96). Det vil også være relevant å se på tiltak knyttet til markedsføring, salg og trimming, samt merking av forsikrede elsparkesykler.

## Kontroll og håndheving

I tillegg til at det ikke er tillatt med elsparkesykler med fart over 20 km/t, er det også innført en rekke andre regler for elsparkesykler for å redusere risiko for ulykker og skader (se faktaboks 13.2). Tall fra Oslo skadelegevakt tyder på at ruskjøring med elsparkesykkel har blitt betydelig redusert etter at det ble innført nattestenging av utleietilbudet i Oslo i 2021 og promillegrense i 2022 (se tabell 13.2 i kapittel 13.1), men at dette fortsatt er en utfordring. Det er i mindre grad oversikt over overholdelse av andre regler, som hjelmpåbud for barn under 15 år, aldersgrense 12 år, bruk av mobiltelefon, kun en person på en elsparkesykkel og ansvarsforsikring. Samtidig vet vi at det særlig blant barn og unge er manglende overholdelse av regler.

Kontroll og håndheving av reglene bidrar til økt respekt for regelverket og forebygger ulykker gjennom å bidra til økt etterlevelse. Barn under strafferettslig alder kan imidlertid ikke ilegges bøter eller straff. Kontroll og veiledning av politiet vil likevel kunne ha en effekt overfor barn, ved å bidra til økt informasjon om regelverk og konsekvenser. I tillegg kan foreldre holdes ansvarlig og straffes dersom barn bruker elsparkesykkel ulovlig.

<sup>103</sup> *Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn.*

<sup>104</sup> Sparke. 2025. *NanRobot LS7+*

<sup>105</sup> Boldt. 2020. *Tiltak mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart.*

## Faktaboks 13.2 – Krav til elsparkesykkel

### Krav knyttet til bruk av elsparkesykkel:

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

### Tekniske krav knyttet til elsparkesykkelen:

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

Statens vegvesen vil i planperioden forsterke kontrollvirksomheten rettet mot elsparkesykler og gjennomføre felleskontroller i samarbeid med politiet (tiltak 97). Opptrappingen vil være basert på en plan som, i tillegg til å fastsette konkrete mål for økt kontrollinnsats, også vil omhandle samarbeid med politiet og kommunikasjon knyttet til kontrollene. Politiet vil i felleskontrollene ha et særlig fokus på ruskjøring med elsparkesykkel.

1. januar 2023 ble det påbudt med ansvarsforsikring for elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Ansvarsforsikring bidrar til at førere av slike kjøretøy ansvarliggjøres for sin atferd og sikrer at de som skades blir ivaretatt økonomisk. I tillegg er det ikke mulig å forsikre ulovlige elsparkesykler, noe som kan bidra til å redusere bruken av ulovlige kjøretøy. Et grovt anslag tilsier at om lag 80 prosent av de privateide elsparkesyklene er uforsikret.<sup>106</sup> Trafikkforsikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell (tiltak 98).

## Regulering

Statens vegvesen følger med på ulykkesutviklingen for elsparkesykler, og vurderer fortløpende behovet for videre endring av regelverket for liten elektrisk motorvogn. I 2025 var det igjen en økning i antall ulykker med elsparkesykler registrert ved Oslo skadelegevakt. Dette kan sees i sammenheng med at antall elsparkesykler tilgjengelig for utleie i Oslo ble doblet fra 8 000 til 16 000 fra 1. april 2025.

I 2021 kom *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*, der kommuner er gitt hjemmel til å regulere bruken av utleide elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.<sup>107</sup> En rekke kommuner har i etterkant av dette vedtatt lokale forskrifter som

<sup>106</sup> Basert på et grovt anslag av at det finnes 500 000 - 700 000 privateide elsparkesykler, samt tall på forsikrede elsparkesykler fra Trafikkforsikringsforeningen.

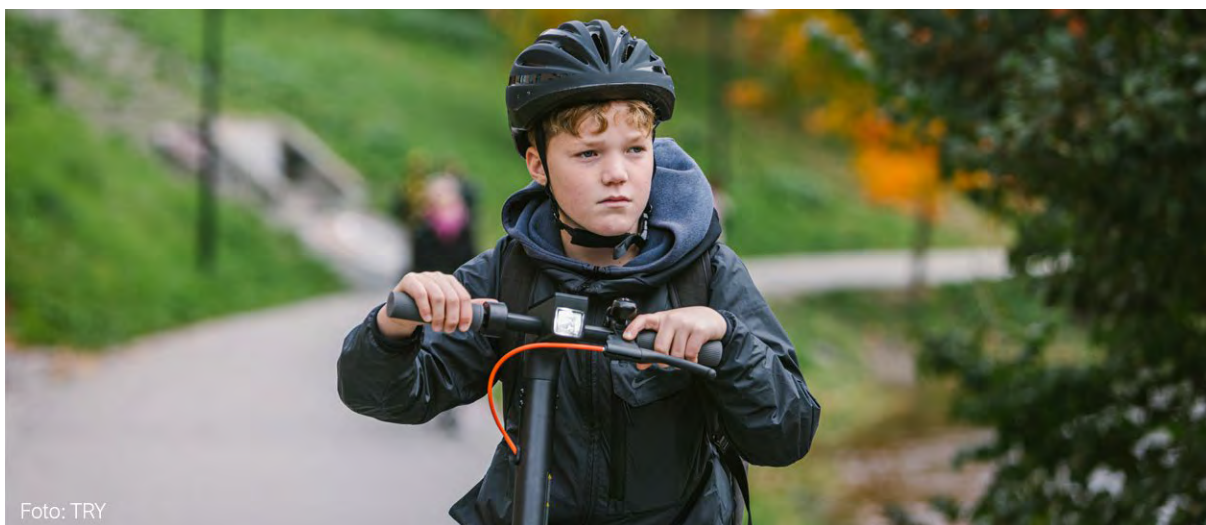
<sup>107</sup> [Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn](#).

regulerer utleie av elsparkesykler. Kommunene kan blant annet regulere antall kjøretøy, natte-stenging, hastighetsbegrensning på bestemte steder eller tidspunkt og soner med kjøre- og parkeringsforbud. Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av elsparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten (tiltak 99). Geofencing kan i noen situasjoner bidra til økt ulykkesrisiko ved at kjøretøyet brått og uventet reduserer hastighet eller mister fremdrift. Slike systemer bør derfor utformes og brukes med utgangspunkt i en helhetlig vurdering av trafikk-sikkerhet og ulykkesrisiko.

Mens det finnes flere muligheter for å regulere utleide elsparkesykler, er handlingsrom for å regulere privateide elsparkesykler mindre. Med et økende antall privateide elsparkesykler er det i større grad behov for tiltak som favner alle elsparkesykler, uavhengig av eierforhold.

Elsparkesykler utgjør ikke bare en risiko for dem som bruker dem, men også for andre trafikanter. Spesielt gående som ferdes på fortau opplever elsparkesykler som en risiko, både de som står feilparkert og de som passerer i høy fart. Tiltak som regulerer bruken av elsparkesykler på fortau og andre arealer for gående, vil bedre sikkerheten, spesielt for synshemmede og andre funksjons-hemmede, samt for eldre og barn. Dette kan gjøres gjennom å regulere hastighet og parkering for utleiede elsparkesykler på områder der gående ferdes. Det er også mulig å forby bruk av elsparkesykkel på fortau på korte strekninger og i soner ved bruk av underskilt «Gjelder fortau» til forbudsskilt for liten elektrisk motorvogn.<sup>108</sup> Som grunnlag for å vurdere behov for ytterligere tiltak vil Statens vegvesen gjennomgå ulykkesstatistikken og oppdatere kunnskapsgrunnlaget knyttet til ulykker med elsparkesykkel på fortau og påkjørsler av fotgjengere.

Statistikk fra Oslo skadelegevakt viser at mange barn og unge skader seg på elsparkesykkel, og at antallet har økt betydelig i 2025. Barn og unge har høy risiko, noe som skyldes at de mangler tilstrekkelig risikoforståelse, modenhet og kunnskap om trafikregler til å kunne vurdere og reagere riktig på komplekse trafikale situasjoner de møter som elsparkesykkel. Statens vegvesen vil derfor utrede forslag om høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner (tiltak 100).



<sup>108</sup> [N300 Trafikkskilt](#) revidert desember 2025.

**Oppfølgingstiltak:**

90. Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor.
91. Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesyklister.
92. Ung i trafikken vil, gjennom undervisningsopplegget *El-egant*, gjennomføre teoretisk og praktisk opplæring i regelverk og hvordan en skal ferdes sikkert på elsparkesykkel.
93. Nordic Micromobility Association (NMA) vil opprette dialog med relevante myndigheter om hvordan trafikanter kan få opplæring i trafikksikkerhet i forbindelse med mikromobilitet.
94. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak og tilby undervisningsopplegg om trafikksikkerhet rettet mot elsparkesyklister.
95. Ung i trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikromobilitet ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.
96. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trafikkforsikringsforeningen og andre relevante aktører, vurdere og gjennomføre tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler. Herunder inngår en utredning av et mulig forbud mot salg av ulovlige elsparkesykler og elsykler.
97. Statens vegvesen vil i planperioden forsterke kontrollvirksomheten rettet mot elsparkesykler og gjennomføre felleskontroller i samarbeid med politiet. Politiet vil i felleskontrollene ha et særlig fokus på rus.
98. Trafikkforsikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell.
99. Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av elsparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten.
100. Statens vegvesen vil utrede høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.



## 14. Motorsykel, moped og ATV/UTV

### 14.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

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

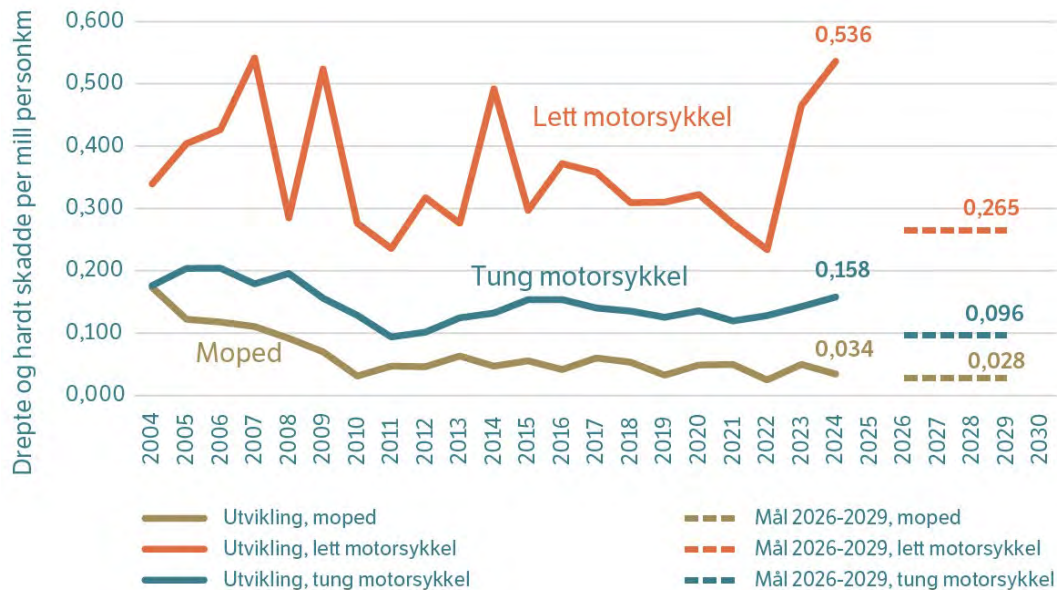
- 0,096 for tung motorsykel
- 0,265 for lett motorsykel
- 0,028 for moped

Til sammenligning er risikoen for bilførere om lag 0,005 drepte eller hardt skadde per mill. personkm,<sup>109</sup> hvilket betyr at selv om målene nås, vil det fortsatt være mange ganger høyere risiko forbundet med å kjøre motorsykel og moped, sammenlignet med å kjøre bil.

Den høye risikoen for lett motorsykel kan i stor grad forklares med at dette er spesielt populære kjøretøy for aldersgruppen 16–17 år. Dette er ubeskyttede trafikanter med liten erfaring i å håndtere høy fart, og som mangler tilstrekkelige forutsetninger for å tolke risikoen i komplekse trafikale situasjoner. Manglende kjøreerfaring og mangelfull risikoforståelse gjelder til dels også for unge bilførere. Likevel har Transportøkonomisk institutt (TØI), basert på statistikk for perioden 2021-2024, funnet at 16–17 åringer som kjører lett motorsykel har om lag 36 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km sammenlignet med bilførere i aldersgruppen 18–19 år.<sup>110</sup> Selv om det er stor usikkerhet knyttet til denne beregningen er det udiskutabelt at forskjellen i risiko er betydelig.

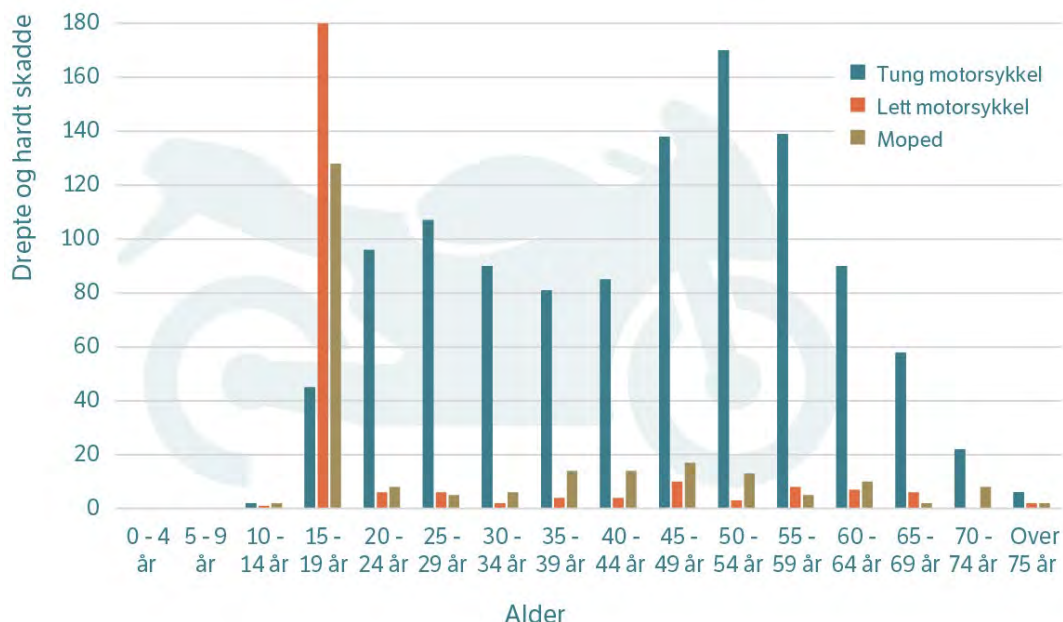
<sup>109</sup> TØI-rapport 2012/2024 [Risiko i veitrafikken 2021/22](#)

<sup>110</sup> TØI-rapport 2138/2026 [Risiko for 16 – 17 åringer på lett motorsykel sammenlignet med risiko for 18 – 19 åringer som bilførere](#)



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

Mens moped og lett motorsykkkel i all hovedsak kjøres av ungdom er de som kjører tung motorsykkkel ofte godt voksne. Dette vises også av ulykkesstatistikken. I figur 14.2 er antall drepte og hardt skadde i perioden 2015-2024 fordelt på aldersgrupper.



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

Figuren viser at det er i aldersspennet 45-60 år det er flest drepte og hardt skadde på tung motorsykkkel. Videre ser vi at drepte og hardt skadde på moped og lett motorsykkkel i all hovedsak

er i aldersgruppen 15-19 år. Det er særlig 16 og 17 åringene som er utsatt. I perioden 2015-2024 var 49 prosent av de drepte og hardt skadde på moped og hele 70 prosent av de drepte og hardt skadde på lett motorsykkel 16 eller 17 år. Trenden er at lett motorsykkel utgjør en økende andel av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år.

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

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

## 14.2 Organisering av arbeidet med trafikksikkerhet for motorsykkel, moped og ATV/UTV

Som vist i kapittel 14.1 har førere av motorsykkel, moped og ATV/UTV høy risiko sammenlignet med andre trafikantgrupper, og utgjør en raskt økende andel av de drepte og hardt skadde. Dette er i tillegg et innsatsområde med mange involverte aktører, og der det er spesielt viktig med et godt og koordinert samarbeid. For å sikre rask igangsettelse av tiltakene vil Statens vegvesen, umiddelbart etter at tiltaksplanen foreligger, ta initiativ til å utarbeide en gjennomføringsplan for tiltakene innenfor innsatsområdet (tiltak 101). Formålet vil være å fastsette når de ulike tiltakene skal gjennomføres i tid, samt å gi en nærmere beskrivelse av hvordan tiltakene skal gjennomføres og hva de skal omfatte. Behovet for samarbeid vil bli beskrevet. Gjennomføringsplanen vil bli utarbeidet i nært samarbeid med aktørene som står oppført med ansvar for å gjennomføre tiltak.

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

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

utvidet til også å omfatte ATV og UTV. Statens vegvesen vil ta ansvaret for å lede forumet (tiltak 102).

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

Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykel, moped og ATV/UTV (tiltak 103). Dette gjelder både samordning innenfor det enkelte fylket og samordning fylkene imellom. Det er viktig å spre kunnskap og erfaringer fra enkeltfylker slik at andre kan nyttiggjøre seg av det. Det nasjonale forumet vil være en viktig arena for slik spredning av kunnskap og erfaringer.

MC-dugnaden er en felles dugnad som ble etablert i 2019, med deltakelse fra NAF MC, NMCU<sup>111</sup>, MCTA<sup>112</sup>, WIMA<sup>113</sup>, KNA, Trygg Trafikk, importør- og forhandlerforeningene for motorsykel, Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, Nord universitet, politiet og Statens vegvesen. Formålet med dugnaden er å bruke den erfaring og kunnskap som etater og organisasjoner som er tett på motorsyklistene sitter på, til dugnad og samhandling i trafiksikkerhetsarbeidet. Aktørene som deltar i dugnaden koordinerer sine aktivitetskalendere og samarbeider om trafiksikkerhetstiltak, som for eksempel å avholde trafiksikkerhetsdager hos MC-forhandlere (se omtale lenger nede). Dugnaden har etablert korte felles budskap om blikkbruk, fartstilpassing og plassering, som brukes på storskjermer hos MC-forhandlerne, på hjemmesidene til de ulike aktørene og på messer og konferanser. MC-dugnaden er ikke tatt med som eget oppfølgingstiltak, men bidrar til å igangsette og gjennomføre ytterligere tiltak utover de som er omtalt i tiltaksplanen. MC-dugnaden vil bli videreført i planperioden 2026-2029.

Utfordringene knyttet til ATV/UTV-sikkerhet er økende, og vi har også her behov for å samle spesialkompetanse i jakten på nye tiltak. Erfaringene med MC-dugnaden er positive. Statens vegvesen vil derfor ta et initiativ til å etablere en tilsvarende dugnad for ATV/UTV-sikkerhet (tiltak 104). Målet er at *ATV-dugnaden* skal ha deltakere fra ulike aktører med spesialkompetanse på ATV og UTV, og at dugnaden skal initiere iverksettelse av målrettede tiltak.

<sup>111</sup> Norsk Motorcykel Union (NMCU)

<sup>112</sup> Motorcycle Touring Association Norway (MCTA).

<sup>113</sup> Women's International Motorcycle Association (WIMA).

**Oppfølgingstiltak:**

101. Statens vegvesen vil, i samarbeid med øvrige aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for tiltaksplanens tiltak innenfor innsatsområdet for motorsykkkel, moped og ATV/UTV.
102. Statens vegvesen vil lede *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Forumet vil være en utvidelse av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* til også å omfatte ATV og UTV.
103. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykkkel, moped og ATV/UTV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.
104. Statens vegvesen vil ta initiativ til å etablere en ATV-dugnad med deltakere som har spesialkompetanse på ATV og UTV, og der formålet er å iverksette målrettede trafikksikkerhetstiltak.

## 14.3 Tiltak rettet mot motorsykkkel og moped

### Sikkerhetsinformasjon og veiledning

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

Flere aktører vil gjennomføre tiltak der informasjon til foresatte tillegges vekt. Norsk Motorcykkel Union (NMCU) vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom, der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert (tiltak 105). Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykkkel (tiltak 106). Trygg Trafikk vil utarbeide informasjonsmateriell om risiko til foresatte til ungdom som vurderer å ta førerkort på lett motorsykkkel (tiltak 107). Dette er en direkte oppfølging av tilråding fra Statens havarikommisjon (SHK) etter gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykkkel i 2024.<sup>114</sup> Nullvisjonen Agder deltar på informasjonskvelder sammen med skoler og kommuner med fokus på mopedkjøring og det samlede ansvaret hos eier og fører av mopeder. Iveland kommune tilbyr alle 16 åringer gratis mopedførerkort mot at 16 åringer og en foresatt deltar på et to timers kveldsmøte i regi av skolen. Her deltar også Nullvisjonen Agder, politiet og Trygg Trafikk.

<sup>114</sup> Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/20T gitt i SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkkel](#)



NMCU har nedsatt utvalget *NMCU Ung* med formål å skape samlende digitale og fysiske møteplasser for unge MC-førere i alderen 16–25 år. Formålet er å skape bevissthet rundt egen og andre motorsyklisters trafikk sikkerhet gjennom å møte ungdom på de digitale flater og fysiske møteplasser der ungdom møtes (tiltak 108). Utvalget består av unge MC-førere som treffer likesinnede motorsyklister, for der å ha muligheten til å være noen som snakker med, og ikke til, andre motorsyklister.

Førere av motorsykel og moped er en bred målgruppe, og for å nå alle med riktig budskap må mange kanaler og arenaer benyttes. De fleste som kjøper og eier en motorsykel eller moped, har en relasjon til en forhandler av produktet, og disse har derfor en viktig rolle i arbeidet med å formidle kunnskap om sikkerhetsbekledning, sikker kjøring og vedlikehold av kjøretøyet. NMCF, som organiserer forhandlere av mopeder og motorsykler vil, i samarbeid med NMCU, videreføre å avholde minst ett trafikk sikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere (tiltak 109). Videre vil NMCF produsere og distribuere sikkerhetsbrosjyrer med råd og veiledning til eiere av motorsykler og mopeder.

Statens vegvesen har i mange år benyttet kampanjer i sitt påvirkningsarbeid for trafikk sikker atferd. Strategien er å satse på et fåtall større nasjonale kampanjer med varighet over flere år, der budskapene spisses og tilpasses målgruppene. Kampanjer prioriteres innenfor områder der endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. De senere årene har mellom 20 og 25 prosent av de drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker vært førere eller passasjerer på motorsykel, og det er ingen tvil om at en endring fra uønsket til ønsket atferd på motorsykel vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har derfor besluttet å utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet (tiltak 110). Kampanjen vil bli gjennomført i nært samarbeid med medlemmer av MC-dugnaden.

En tverrfaglig gruppe kalt *MCSikkerhet.no* har publisert filmer med råd til motorsyklister om kjøreatferd. Dette er fulgt opp med foredrag og korte informasjonssekvenser for å forsterke sikkerhetsbudskapet. *MCSikkerhet.no* vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle ideen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker (tiltak 111).

I tillegg til kjøreatferd er det også viktig å spre kunnskap om sikkerhetsutstyr. NMCF sine medlemsbedrifter har i sin autorisasjon forpliktet seg til å veilede sine kunder til riktig bruk og valg av optimalt personlig sikkerhetsutstyr i forhold til sitt behov. NMCU vil, i samarbeid med NMCF, spre oppdatert kunnskap og råd om personlig sikkerhetsutstyr via sine kanaler på sosiale medier, og gjennom direkte kontakt med motorsyklister på treff, samlinger og der motorsyklister ellers samles. Motorsykelimportørenes forening (MCF) følger spesielt opp utprøving av airbag og innhenter resultater av bruksvennlighet og eventuelle ulykker. MCF kommuniserer i den sammenheng med forskningsmiljøer i Europa, og vil distribuere denne kunnskapen til MC-miljøet.

## **Føreropplæring og frivillig etterutdanning**

Undersøkelser viser at en førers ulykkesrisiko synker med erfaring, og at erfaring er den enkeltfaktoren som ser ut til å ha størst betydning for å redusere ulykkesrisiko. Føreropplæring og frivillig

etterutdanning er viktige tiltak for å tette gapet mellom helt uerfaren og svært erfaren. En temaanalyse av dødsulykker blant unge<sup>115</sup> viser at kjøring med tung motorsykel ofte innebærer høyrisikoatferd, mens ulykker med lett motorsykel hovedsakelig skyldes lite erfaring (se faktaboks 11.1). Dette tilsier at det spesielt for lett motorsykel er behov for styrket opplæring og mer praktisk trening. Ved kunnskapsbasert og god føreropplæring vil perioden man bygger viktig erfaring bli kortere, og mange ulykker kan unngås. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykelopplæring på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser<sup>116</sup> om ulykker på moped og motorsykel (tiltak 112). Videre vil Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, med formål å bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel (tiltak 113).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Det er flere ulike aktører som tilbyr såkalte *frivillige førerutviklingskurs* for motorsyklister. Dersom disse er målrettet for økt sikkerhet ved kjøring på vei, vil de bidra til at erfaringsbyggingen skjer raskere og at sikrere atferd oppnås tidligere. NAF sitt kurs *Sikker på MC* er det som i dag har størst utbredelse blant kursene som gjennomføres på vei. Det er et lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier, og vil bli videreført i plan-

<sup>115</sup> Statens vegvesen. 2025. [Temaanalyse av alvorlige trafikkuulykker med unge Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013–2023 og registrerte personskadeulykker 1983–2023](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1097.

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

perioden (tiltak 114). Det vil bli arbeidet med å øke antall veiledere, både nasjonalt og på klubbnivå, for å kunne tilby *Sikker på MC* på flere steder i landet.

Av øvrige aktører vil blant andre WIMA Norway, som er en interesseorganisasjon for kvinnelige motorsyklister, videreføre å arrangere *rustløserkurs* om våren, der formålet er å styrke ferdigheter og sørge for gode holdninger ved sesongstart (tiltak 115). De vil også samarbeide med Nord universitet om å utvikle flere kurs med formål å øke bevisstheten rundt trafikksikkerheten for kvinnelige motorsyklister, samt å bedre ferdighetene og fremme en kultur for trygg kjøring. Disse skal kunne tas som enkeltstående kurs, enten ett eller flere. Målet er at kursene etter hvert skal være tilgjengelige for både kvinner og menn. I tillegg vil også Trafikkforum utvikle førerutviklingskurs. Det tas også viktige initiativ på lokalt nivå. I faktaboks 14.1 er det gitt en omtale av et opplegg i regi av Nullvisjonen Agder.

#### Faktaboks 14.1 – Mykgjøring på MC i Agder

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

Det er ikke alle arrangører av *frivillige førerutviklingskurs* som tilbyr et opplegg som reelt bidrar til økt trafikksikkerhet. Statens vegvesen har derfor igangsatt et arbeid med sikte på å stille krav til innhold og metode i *førerutviklingskurs* (tiltak 116). I første omgang vil dette kunne brukes som en anbefaling overfor forsikringsbransjen, som krav de bør stille for at deltakelse på førerutviklingskurs blir dekket av forsikringen. Når en «godkjenningsordning» er på plass vil det som et neste trinn være naturlig å se nærmere på om det skal stilles krav om deltakelse på godkjente førerutviklingskurs for å beholde føreretten. Dette blir i så fall langt mer inngripende, og vil kreve at det gjøres en grundig utredning i forkant, der det blant annet blir sett nærmere på kostnader opp mot forventet trafikksikkerhetsnytte.

#### Alderskrav for lett motorsykel

I SHK sin temarapport etter gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykel i 2024 er det gitt følgende tilråding (Sikkerhetstilråding Vei nr. 2025/14T):<sup>117</sup> «*Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen hever aldersgrensen for lett motorsykel, forutsatt at konsekvensene er grundig utredet med hensyn til hvordan risikoen kan forskyves til andre kjøretøytyper og hvordan dette eventuelt kan håndteres*». Tilrådingen vil bli fulgt opp etter vanlige prosedyrer.

<sup>117</sup> SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykel](#)

Statens vegvesen har utredet konsekvenser av økt alderskrav for lett motorsykkel fra 16 til 18 år.<sup>118</sup> Utredningen viser at å heve aldersgrensen for førerett på lett motorsykkel, vil være virkningsfullt og gi en betydelig reduksjon i antall drepte og skadde i aldersgruppen 16-17 år. Dette understøttes av beregninger fra TØI som viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km er i størrelsesorden 36 ganger høyere for 16-17 åringer som kjører lett motorsykkel sammenlignet med 18-19 årige bilførere.<sup>119</sup>

### Andre førerrelaterte tiltak

Basert på Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at fart over fartsgrensen har bidratt til 39 prosent av dødsulykkene med tung motorsykkel i perioden 2017-2022. I de fleste tilfellene dreier dette seg om fart som er så høy at det ville ha ført til førerkortbeslag.<sup>120</sup> Det betyr at tiltak som bidrar til redusert fartsnivå må stå sentralt i arbeidet for å få ned omfanget av alvorlige ulykker med motorsykkel. Grunnet utstrakt «trimming» er høy fart også en utfordring for mopedbil.

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

Det kan se ut som at bøtenivået har mindre korrigerende effekt på trafikantatferd enn sannsynligheten for å miste føreretten. Det er per i dag kun prøveperiode, hvor man ilegges dobbelt antall prikker, for førerett klasse B (personbil). En tilsvarende ordning for ferske førere av lett og tung motorsykkel antas å ville bidra til å regulere atferden i positiv retning. EU har i revidert førerkort-direktiv åpnet for å kunne innføre prøveperioder for førerett i flere klasser. Statens vegvesen vil, som en oppfølging av dette, arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for førere av lett og tung motorsykkel (tiltak 117).

I dag er det ikke påbud om annet personlig verneutstyr for motorsyklister enn bruk av godkjent motorsykelhjelme. Norske motorsyklister bruker likevel i stor grad godt kjøretøy, som vil kunne bidra til redusert skadeomfang hvis uhellet er ute. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at manglende eller ikke godkjent sikkerhetsbekledning har medvirket til at 5 prosent av ulykkene med omkomne motorsyklister i perioden 2017-2022 fikk dødelig utgang.<sup>121</sup> Det betyr at det fortsatt er rom for forbedringer. Statens vegvesen vil derfor utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykkel (tiltak 118). Interesseorganisasjonene for importører, forhandlere og brukere vil bli

<sup>118</sup> Statens vegvesen. 2025. [Konsekvenser av alderskrav for lett motorsykkel](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1086.

<sup>119</sup> TØI-rapport 2138/2026 [Risiko for 16 – 17 åringer på lett motorsykkel sammenlignet med risiko for 18 – 19 åringer som bilførere](#)

<sup>120</sup> TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

<sup>121</sup> TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)



involvert i arbeidet. Tiltaket er i samsvar med tilråding fra SHK gitt i temaundersøkelse med gjennomgang av fire dødsulykker med lett motorsykel i 2024.<sup>122</sup>

Det er i dag ingen aldersgrense for barn som skal være passasjer på motorsykel. Kjøring med motorsykel er forbundet med høy risiko, også for passasjerer. Barn er en utsatt gruppe i trafikken som samfunnet må beskytte spesielt, og det er grunn til å vurdere om det skal være tillatt å utsette barn for risikoen ved motorsykkelskjøring. Statens vegvesen har vurdert ulike alternativer til aldersgrense for passasjerer på motorsykel. I tillegg er det sett på om det skal stilles krav om at passasjerer skal kunne nå ned til fotpinnen på motorsykkelen, og om det skal innføres forbud for førere under 18 år å ha med passasjerer. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter utarbeide et forslag basert på egne faglige vurderinger og høringssvarene (tiltak 119).



### **Veirelaterte tiltak**

Tall fra UAG for perioden 2017-2022 viser at 38 prosent av alle dødsulykker med tung motorsykel er utforkjøringsulykker, og de fleste av disse skjer i kurver. Statens vegvesen har ved hjelp av en *risikomodell* identifisert kurver på riksveier og fylkesveier med forhøyet risiko for at det vil skje fremtidige ulykker (se nærmere omtale i kapittel 16.3). Modellen gjelder for ulykker generelt, uten at det er tatt spesielt hensyn til risikofaktorer med særlig relevans for motorsyklister. Men ofte vil kurver som modellen peker ut som *risikokurver* også være utfordrende for motorsyklister.

Mange fylkesveier er attraktive for kjøring med motorsykel. Fylkeskommunene har fått tilgang til et kart med stedfesting av *risikokurvene* på fylkesveinettet. Kartet vil, sammen med faglige vurderinger og kjennskap til fylkesveiene, bidra til å kunne prioritere hvilke kurver som skal befares

---

<sup>122</sup> SHK rapport Vei 2025/04 [Delrapport 1 – Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykel](#)



med tanke på å vurdere fysiske tiltak. Tilsvarende kart er også laget for riksveinettet. Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, videreutvikle *risikokurvemodellen*, samt bistå og følge opp arbeidet, blant annet i *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av *risikokurver*, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykkel (tiltak 120). Slike vurderinger må gjøres av personer med god kompetanse på utfordringer som gjelder spesielt for motorsyklist. For å ivareta dette kan NMCU og/eller NAF MC inkluderes ved befaringer og valg av tiltak. Aktuelle tiltak kan for eksempel være særskilt skilting av ulykkespunkt for motorsykkel, montering av under-skinne på rekkverk i ytterkurve og erstatning av rekkverk med etablering av tilgivende sideterreng. I tillegg er det viktig å påse at det ikke er plassert veiutstyr på de stedene som er mest utsatt for påkjørsel.

I tilknytting til prosjektet med *risikokurver*, vil Statens vegvesen vurdere bruk av særskilt veimerking for å lede motorsyklist til trygg plassering og riktig fartsvalg i kurver (tiltak 121). Dette er brukt blant annet i Østerrike og Skottland med gode resultater. Før slik merking blir tatt i bruk i Norge må det gjøres en grundig vurdering av om erfaringene fra andre land vil være relevante for norske forhold. Det vil derfor i første omgang bli gjennomført et pilotprosjekt på utvalgte strekninger, der relevante interesseorganisasjoner vil bli involvert.

### Kjøretøyrelaterte tiltak

En ulykke skyldes sjelden én enkeltstående faktor, men er et sammenfall av flere forhold. Basert på UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker har TØI funnet at det i 24 prosent av dødsulykkene med tung motorsykkel i perioden 2017-2022 var minst én kjøretøyrelatert faktor som var medvirkende til ulykken.<sup>123</sup> SHK har i sitt arbeid med en temaundersøkelse av de fire dødsulykkene med ungdom på lett motorsykkel i 2024, funnet at tekniske feil og mangler var medvirkende til tre av disse ulykkene.

I gjeldene direktiv (2014/45/EU) for periodisk kjøretøykontroll (PKK), er det en unntaksmulighet for PKK på motorsykkel som Norge har benyttet seg av. PKK-direktivet er under revisjon, og endringene er på høring i EU. Her foreslås det blant annet å fjerne unntaksmuligheten slik at det blir obligatorisk for alle medlemsland å ha PKK på tunge motorsykler. Det er imidlertid ikke foreslått tilsvarende for lette motorsykler. Statens vegvesen følger dette arbeidet i internasjonale arbeidsgrupper. EU har estimert at revidert PKK-direktiv vil være vedtatt i 2027. I tillegg anslår de i høringen en overgangsperiode på to år etter vedtagelse, slik at endringene har virkning fra 2029.

Lett motorsykkel skifter i gjennomsnitt eier hvert andre år. Det har sammenheng med at de brukes av 16-17 åringer før de kan få førerett for bil. Statens vegvesen vil i tillegg til PKK vurdere å innføre eierskiftekontroll på lett motorsykkel, alternativt for alle motorsykler. Et krav om eierskiftekontroll vil være et tiltak som kan bidra til en tettere oppfølging av den tekniske tilstanden på lette motorsykler.

Selv om det innføres PKK vil det være av stor betydning for sikkerheten at de som kjører motorsykkel har et bevisst forhold til kjøretøyets tekniske tilstand. WIMA Norway vil derfor organisere og tilby mekkekurs for motorsykkel over hele landet (tiltak 122).

<sup>123</sup> TØI-rapport 2054/2024 [Trafikksikkerhet for MC og moped – Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering](#)

### Oppfølgingstiltak:

105. NMCU vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert.
106. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsyssel.
107. Trygg Trafikk vil utarbeide informasjonsmateriell om risiko til foresatte til ungdom som vurderer å ta førerkort på lett motorsyssel.
108. NMCU vil, gjennom NMCU Ung, legge til rette for et trygt, sosialt og engasjerende miljø for unge motorsyklister i alderen 16-25 år.
109. NMCF vil, i samarbeid med NMCU, arrangere minst ett trafikksikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere.
110. Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet. Kampanjen vil bli gjennomført i nært samarbeid med medlemmer av MC-dugnaden.
111. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
112. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsyssel-opplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser om ulykker på moped og motorsyssel.
113. Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum vil øke sikkerheten for MC-førere ved å utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, som vil bidra til enda bedre føreropplæring på motorsyssel.
114. NAF vil utvikle *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier.
115. WIMA vil arrangere *rustløserkurs* om våren, der formålet er å styrke ferdigheter og sørge for gode holdninger ved sesongstart.
116. Statens vegvesen vil utrede muligheten for å stille krav til innhold i godkjent førerutviklingskurs for motorsyssel på bane, og om det bør stilles krav til gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort.
117. Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsyssel.
118. Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsyssel.

**Oppfølgingstiltak (forts.):**

- 119. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter foreslå en minstealder for passasjerer på motorsykel. I forslaget vil det ligge krav om at passasjerer skal nå ned til fotpinnen på motorsykkelen og forbud for førere under 18 år å ha med passasjerer.
- 120. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykel.
- 121. Statens vegvesen vil vurdere bruk av særskilt veimerking som vil lede motorsyklister til trygg plassering og riktig fartsvalg i kurver.
- 122. WIMA Norway vil organisere og tilby mekkekurs for motorsykel over hele landet.

## 14.4 Tiltak rettet mot ATV/UTV

### Førerett for ATV/UTV

ATV-ulykker er ofte mer alvorlige enn ulykker med motorsykel, særlig ved velt hvor ATV-en havner over føreren.<sup>124</sup> ATV og UTV har imidlertid blitt populære kjøretøy, særlig for ungdom i distriktene. Disse kjøretøyene blir i hovedsak registrert som traktor, og vil da kunne benyttes av unge førere på 16 og 17 år som har bestått førerprøve for traktor. Imidlertid ivaretar ikke føreropplæringen på traktor de særskilte utfordringene som gjelder kjøring med ATV og UTV. Statens vegvesen vil derfor arbeide for at det skal innføres en egen førerett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet (tiltak 123).

### Sikkerhetsinformasjon og veiledning

Trimming av ATV/UTV-er er en kjent problemstilling, og bidrar til ytterligere økt risiko for alvorlige ulykker. Nord universitet har i studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* funnet at kjøretøyene ofte blir modifisert til å gå fortere enn den lovpålagte grensen på 40 km/t for traktorregistrerte ATV og UTV, og at de brukes både til nyttekjøring og til lek og fritidskjøring. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Nord universitet, følge opp funnene i studien ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV (tiltak 124).

Jordet ATV-support har gjennomført et pilotprosjekt for ungdomsskoleelever i Orkland kommune, der formålet er å gjøre elevene bevisst på risiko knyttet til ferdsel med ATV, UTV og moped/mopedbil (se faktaboks 14.2). I tillegg er det fokus på å involvere de foresatte. Jordet ATV-support vil arbeide for at tilsvarende opplegg skal kunne tilbys ungdom i andre kommuner, der dette er en utfordring (tiltak 125).

<sup>124</sup> Trafikksikkerhetshåndboken. 2025. [4.24 Motorsykler, mopeder og ATV](#)



Foto: Kåre Hallgeirson Jordet

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

### Atferdsrettet sikkerhetskurs for ATV for ungdomsskoleelever i Orkland kommune

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

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

Det er viktig å sikre at kjøpere av ATV og UTV har tilstrekkelige ferdigheter, samt at de har forståelsen av ansvaret og farene som følger med bruk av disse kjøretøyene. NBAS, som organiserer forhandlere av ATV/UTV, vil arrangere minst en *ATV-dag* i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV/UTV som hovedbudskap (tiltak 126). NBAS vil videre, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV (tiltak 127). Målgruppen er alle som kjøper ny eller brukt ATV/UTV hos NBAS sine medlemmer, og spesielt de unge og de med liten eller ingen erfaring. Målsettingen er at forhandlere over hele landet skal kunne tilby ATV/UTV-spesifikk opplæring gjennom slike kurs. I tillegg vil NBAS produsere og distribuere sikkerhetsbrosjyrer med råd og veiledning som kan spres til kjøpere og eiere av ATV og UTV.

### Andre førerrelaterte tiltak

Det er i dag påbudt å bruke hjelm under kjøring med ATV dersom denne er registrert som moped eller motorsykel, men ikke dersom den er registrert som traktor. Forskning har vist at bruken av hjelm under kjøring med ATV reduserer risikoen for å bli drept med 64 prosent.<sup>125</sup> Statens vegvesen har utredet et mulig hjelmpåbud, og har konkludert med at det ikke er noen tungtveiende grunner til at påbudet om bruk av hjelm ikke også skal gjelde for ATV registrert som traktor. Et forslag om dette ble sendt på høring høsten 2025.

### Oppfølgingstiltak:

123. Statens vegvesen vil arbeide med sikte på å innføre en egen førerrett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet.
124. Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Nord universitet, følge opp funn fra studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV.
125. Jordet ATV-support vil fremme og gjennomføre atferdsrettede sikkerhetskurs for ungdom og foresatte i kommuner der ungdoms ferdsel med ATV og UTV er en utfordring.
126. NBAS vil arrangere minst en *ATV-dag* i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV/UTV som hovedbudskap.
127. NBAS vil, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV.

<sup>125</sup> Trafikksikkerhetshåndboken. 2024. 4.11 [Hjelm og verneutstyr for motorsyklist og ATV](#)







## 15. Næringstransport på vei

### 15.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

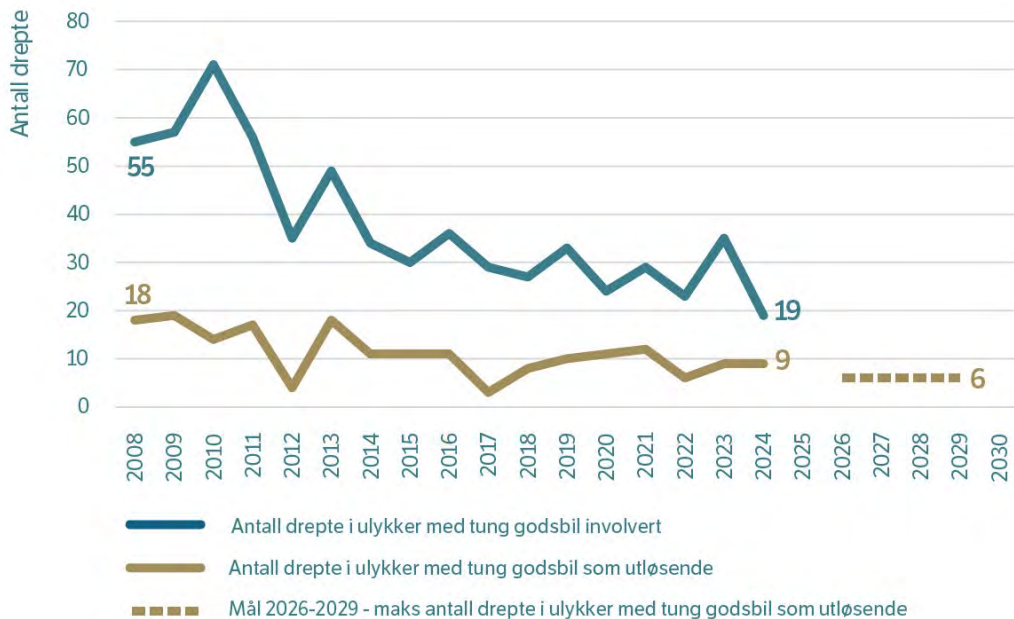
Det legges til grunn at innsatsen i planperioden 2026-2029 skal gi følgende måloppnåelse:

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

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

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

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



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

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

## 15.2 Tiltak rettet mot godstransport på vei

*Trygg Trailer* ble etablert som et nasjonalt tiltak i 2017, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk og kjettingkrav, samt en enkel opplæring i lastsikring. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmaterieell på flere språk (*Truckers guide*), som bedriftene i *Trygg Trailer*-nettverket distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåførere. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Ordningen vil bli videreført inn i planperioden.

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

NLF vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet* (tiltak 128).

*Fair Transport* er et forpliktende kvalitets- og sertifiseringssystem for transportbedrifter, med målsetning å styrke trafikksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser, samt sikre gode sosiale forhold for de ansatte. Bedrifter som er *Fair Transport* sertifisert må dokumentere sitt arbeid innenfor en rekke områder. Blant annet skal bedriften ha en trafikksikkerhetspolicy som viser hvordan det jobbes med blant annet trafikksikkerhetstiltak, opplæring, førerkompetanse og holdninger i trafikken. Videre skal bedriftene gjennomføre kompetansehevende tiltak rettet mot trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid. I tillegg til den lovpålagte yrkessjåføropplæringen (YSK) hvert femte år, skal sjåførene i *Fair Transport* bedriftene følge kompetansetiltak. Per desember 2025 var det 268 *Fair Transport* sertifiserte bedrifter med til sammen 5670 biler og 7570 ansatte.

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

Varelevering, spesielt i tettbygde strøk har stor ulykkesrisiko, og det er behov for å se på tiltak for å ivareta sikker varelevering. Det er utarbeidet en bransjestandard for varelevering av *Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter* (Luks). Men alvorlige ulykker knyttet til varelevering understreker behovet for å se på ansvaret til kommuner, gårdeiere og varemottakere for å sikre forsvarlig varelevering. Fellesforbundet vil kunne bidra i et slikt arbeid sammen med Luks, kommunene og andre relevante aktører. Flere av storbykommunene vil i planperioden utarbeide rutiner for varelevering til kommunale virksomheter. Slike rutiner kan for eksempel omfatte hvordan varelevering skal løses ved etablering av nye kommunale virksomheter og integrering av sikker varelevering i eksisterende prosesser og rutiner, som i hjertesonearbeid ved skoler og i helhetlige transport- og logistikkplaner.

### Oppfølgingstiltak:

128. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet*.

## 15.3 Tiltak rettet mot persontransport på vei

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

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

1. oktober 2023 ble det innført krav om forsterket konstruksjon i front av buss. Kravene gjelder for alle nye busser i løyvepliktig transport, og innebærer at bussen vil være bedre beskyttet fra å bli deformert i en frontkollisjon. Dette vil gi bussjåføren bedre beskyttelse. De nye sikkerhetskravene

følger opp sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon (SHK) om å heve kollisjons-sikkerheten i buss.

SHK har igangsatt et arbeid med en temaundersøkelse om kollisjonssikkerhet i buss, der det er samlet inn data fra møteulykker i perioden 2012-2024 der buss har vært involvert. Videre har Transportøkonomisk institutt (TØI), på oppdrag fra Statens vegvesen, gjennomført en analyse av frontal kollisjonssikkerhet i buss, blant annet ved å innhente data og statistikk fra flere europeiske land.<sup>126</sup> Dette kunnskapsgrunnlaget er blitt benyttet i vurderingen av om det skal stilles ytterligere internasjonale reguleringer for frontkollisjonssikkerhet i buss. Statens vegvesen arbeider aktivt i FN (UNECE) med sikte på å få til nye internasjonale standarder. I tillegg vil Statens vegvesen i 2026 vurdere muligheten for å stille ytterligere nasjonale krav.

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

## 15.4 Kontroll

### Utvelgelse av kjøretøy med stor sannsynlighet for feil og mangler

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å bygge ut nye elektroniske kontrollverktøy til målretting av sine kontroller. Skiltgjenkjenningssystemet ANPR leser kjennemerker på kjøretøy som passerer. I kontrollsammenheng mottas oppslag på ulike begjæringer, for eksempel at kjøretøyet ikke har gjennomført påkrevd PKK/EU-kontroll. I tillegg benyttes et risikoklassifiserings-system for å kunne målrette kontroll av tunge kjøretøy mot foretak med dårlig risikoprofil. Statens vegvesen har tatt i bruk teknologien for vekt i fart (Weigh In Motion, WiM) integrert som en del av ANPR-lesingen. På utvalgte kontrollstasjoner vil Statens vegvesen ta i bruk et skiltstyringssystem for automatisk utvelgelse av kjøretøy til kontroll. Utvidet lagringstid for næringskjøretøy og digital avlesing av fartsskriver (DSRC) blir også innført. I tillegg er etaten i en tidlig fase hvor det sees på muligheten for nedlasting av kontrollinformasjon direkte fra kjøretøyet, enten digitalt eller ved bruk av diagnoseverktøy. Bruk av elektroniske kontrollverktøy gjør det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøy med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor de som klassifiseres som risikoobjekter.

Statens vegvesen vil i planperioden utvide bruken av teknologi for å målrette kontrollinnsatsen ytterligere (tiltak 129).

---

<sup>126</sup> TØI Report 2082/2025 [Crashworthiness of buses - Analysis of European data and suggestions for improvement](#)





Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### **Samarbeid om kontrollvirksomheten**

Det er etablert et formelt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene, og det foreligger årlige handlingsplaner for samarbeidet, både regionalt og sentralt. Dette omfatter Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet. Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp regionalt, samtidig som det regionale samarbeidet får et eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet. Etatene vil videreføre samarbeidet i planperioden, i samsvar med årlige handlingsplaner (tiltak 130).

### **Regelverksendringer**

For at veitrafikklovgivningen skal ha ønsket preventiv effekt må reaksjoner og sanksjoner ved overtredelse være effektive, proporsjonale, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. I noen tilfeller kan overtredelsesgebyr ha en sterkere preventiv virkning enn straff, fordi reaksjonen kommer umiddelbart. Fra 2021 er Statens vegvesen derfor gitt anledning til å illegge overtredelsesgebyr for flere forhold enn tidligere. Dette er først og fremst knyttet til overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene for tungtransporten, og for brudd på diverse dokumentplikter, for eksempel utgått gyldighet på førerkort og yrkessjåførbevis. I 2022 ble det innført overtredelsesgebyr ved brudd på yrkestransportregelverket, herunder brudd på kabotasjereglene.

Økt bruk av overtredelsesgebyr bidrar til å effektivisere håndhevingsapparatet ved at færre overtredelser avdekket av Statens vegvesen må bringes inn til påtaleapparatet. Det vil også frigjøre ressurser i Statens vegvesen og politiet som ellers ville gått til utarbeidelse og oppfølging av anmeldelser. Statens vegvesen har sendt på høring forslag til innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra transporter (brudd på lastsikringsbestemmelsene). I tillegg vil etaten i 2026, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, vurdere innføring av ytterligere bestemmelser for overtredelsesgebyr på yrkestransportområdet.

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

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

### Kjøre- og hviletid

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene stiller krav til hvor lenge sjåføren kan kjøre før vedkommende må ta pause, samt når og hvor lenge sjåføren må ta døgn- og ukehvil. Bestemmelsene omfatter alle førere som kjører personer eller gods med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Statens vegvesen har sendt på høring et forslag om innføring av et nasjonalt fartsskriverkrav for varebiler i næring ned til 2,5 tonn, hvilket innebærer at det vil bli innført krav om kjøre- og hviletid også for denne trafikantgruppen. Dette planlegges innført sommeren 2026.

Myndigheten til å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid er delt mellom Statens vegvesen og politiet. I samsvar med EØS-regelverket skal minst 3 prosent av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 prosent av kontrollene skal utføres langs vei og minst 50 prosent skal utføres i foretak.<sup>127</sup> Kontrollene langs vei deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens kontrollene i foretak i sin helhet utføres av Statens vegvesen. Statens vegvesen gjennomfører også målrettet tilsyn og stikkprøvekontroller på de verkstedene som monterer, reparerer og kalibrerer fartsskrivere.

### Oppfølgingstiltak:

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

<sup>127</sup> [Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS](#)

## 15.5 Tiltak rettet mot traktorulykker

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

Tall fra Norsk Landbruksrådgiving (NLR) viser at 106 personer har mistet livet i traktorulykker fra 2008 og frem sommeren 2025. Ulykker med ATV/UTV registrert som traktor inngår ikke i denne statistikken. 45 prosent av dødsulykkene med traktor har vært i veitrafikken, og andelen har de senere årene vært stigende. Om lag halvparten av ulykkene i veitrafikk er singelulykker, mens resten involverer annen trafikanter. I alle ulykkene som involverer annen trafikanter, med unntak av togpåkjørsel, er det den andre parten som har mistet livet.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Mange kjører i dag traktorer som er ulike det kjøretøyet de en gang fikk opplæring på. I tillegg har måten å bruke traktor på endret seg over tid. Kravene i læreplanen for klasse T tar heller ikke for seg alle sider ved dagens traktorkjøring. NLR tilbyr derfor et frivillig kurs for å supplere kunnskapen. Det er et teoretisk kurs med 3-4 timers varighet, som er beregnet for traktorførere



med noe erfaring. NLR har fått midler til å videreutvikle kurset via Landbruksdirektoratet. Det er aktuelt å samarbeide med lokallag og fylkeslag i Norges Bondelag for å stimulere til deltakelse (tiltak 131).

NLR har også et kursopplegg for uerfarne traktorførere, som går over to ganger fire timer. Hver bolk har en tredel teori og to tredeler praktiske øvinger. Kurset er et tillegg til den ordinære føreropplæringen, og skal bidra til at kursdeltakerne blir tryggere i bruken av traktor og blir bedre kjent med risiko som kan oppstå. Til nå har gjennomføringen av disse kursene vært litt tilfeldig, og det er behov for større grad av samordning og struktur. Det første kurset etter ny struktur planlegges holdt høsten 2026. Etter evaluering og intern opplæring vil kurset bli aktivt markedsført over hele landet fra 2027 (tiltak 132).

Mye av regelverket knyttet til traktor og landbruksmaskiner skriver seg fra en tid da maskiner, trafikksituasjon og bruk var ganske annerledes enn i dag, og det er flere eksempler på at dagens regelverk ikke er optimalt tilpasset slike kjøretøy. Statens vegvesen vil derfor, i nært samarbeid med NLR og Norges Bondelag, foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket, som vil kunne omfatte både kjøretøyet, opplæringen og bruken. Tilsvarende vurderinger gjøres for veinormalene (tiltak 133).

### Oppfølgingstiltak:

131. Norsk Landbruksrådgiving vil oppdatere og aktivt tilby kurset *Traktor, tryggleik og trafikkreglar* til traktorbrukere over hele landet.
132. Norsk Landbruksrådgiving vil etablere og markedsføre kurs i traktorkjøring for uerfarne.
133. Statens vegvesen vil, i nært samarbeid med Norsk Landbruksrådgiving og Norges Bondelag, foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket knyttet til bruk av traktor og landbruksmaskiner i veitrafikken. Dette vil omfatte både kjøretøyet, opplæringen og bruken. Tilsvarende vurderinger gjøres for veinormalene.

## 16. Investeringer, drift og vedlikehold

### 16.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

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

#### I planperioden 2026-2029:

Skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til dødsulykker være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.

Vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på alle strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafikksikkerhet.

Første del av tilstandsmålet er knyttet opp til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) sine dybdeanalyser av dødsulykker. UAG registrerer sannsynlig medvirkende faktorer ved den enkelte dødsulykke, og har funnet at det i dødsulykkene i 2021-2024 var til sammen 196 funn av medvirkende faktorer knyttet til veiforhold<sup>128</sup> som kunne vært eliminert ved drift, vedlikehold eller mindre investeringstiltak. Utviklingen i antall slike funn i dødsulykker er en viktig indikator på veiens trafikksikkerhetsstandard. Målet om 30 prosent reduksjon innebærer at antall funn skal reduseres fra til sammen 196 i perioden 2021-2024 til maksimalt **137** i perioden 2026-2029.

Det presiseres at det som regel er flere ulike medvirkende faktorer i samme dødsulykke. I tillegg til veiforhold kan det være faktorer knyttet til trafikantatferd og til kjøretøyet. Videre kan det også

<sup>128</sup> I denne sammenheng inkluderer begrepet veiforhold både faste veiforhold, variable veiforhold, sideterreng og veirelaterte skadefaktorer utenom sideterreng. Innenfor **faste veiforhold** medregnes funn knyttet til horisontal linjeføring, optisk ledning, tverrfall, sikthindring, veidekke, veiskulder, veioppmerking, skilting, gangfelt og krysningspunkt, trafikkregulering, veibelysning, arbeid på eller ved vei (årsak) og utforming av kryss/avkjørsel. Innenfor **variable veiforhold** medregnes funn knyttet til føreforhold (is/snø), naturskapte hindre i veibanen og (manglende) forsterket midtoppmerking. Innenfor **sideterreng** medregnes funn knyttet til sideterrengutforming, trær eller stubber i sideterrenget, andre objekter i sideterrenget, stup/vann og annet knyttet til sideterrenget. Innenfor **veirelaterte skadefaktorer utenom sideterreng** medregnes funn knyttet til arbeid på eller ved vei (omfang).



være flere faktorer knyttet til veiforhold i samme dødsulykke. Fjerning av en enkeltstående medvirkende faktor er derfor ikke ensbetydende med at ulykken hadde vært unngått.

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

I vegsikkerhetsforskriftens § 5 er det stilt krav om at det skal gjennomføres en såkalt veinetts-evaluering<sup>129</sup> som skal omfatte hele riksveinettet. Veinettsevalueringen ble gjennomført i 2024 som en del av det innledende arbeidet med Statens vegvesen sin *Langsiktige utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS).

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

## 16.2 Store investeringstiltak

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

Det er likevel viktig å anerkjenne at store veiutbygginger har bidratt vesentlig til det relativt sett lave antall alvorlige trafikkulykker vi har i Norge i dag, og at planlagte nye prosjekter vil bidra ytterligere. Dette gjelder særlig bygging av firefelts veier med midtdeler og to- og trefelts veier med midtrekkverk. I Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan* for perioden 2025-2030 er det lagt til grunn at det i seksårsperioden vil bli åpnet 33 km ny firefelts vei og 18 km to- og trefelts vei med midtrekkverk. Tilsvarende er det i Nye Veier sine prioriteringer per mars 2026 lagt opp til at det i samme periode skal åpnes 115 km ny firefelts vei og 3 km to- og trefelts vei med midtrekkverk.

<sup>129</sup> *Vegsikkerhetsforskriften (Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen)* er Norges oppfølging av EU sitt veiinfrastrukturdirektiv (Direktiv 2008/96/EC om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastruktur).

Imidlertid vil både Statens vegvesen sin gjennomføringsplan og Nye Veier sine prioriteringer være gjenstand for jevnlig oppdatering, og det vil i den forbindelse kunne bli aktuelt med omprioriteringer.



## 16.3 Trafikksikkerhetsinspeksjoner og mindre investeringstiltak

### Tiltak på riksveinettet

I vegsikkerhetsforskriftens § 5a står det at resultatene fra veinettsevalueringen (se kapittel 16.1) skal følges opp «*gjennom målrettede sikkerhetsinspeksjoner eller ved gjennomføring av direkte utbedringstiltak*». Statens vegvesen vil i samsvar med dette gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på eget veinett som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av ulykkesreducerende tiltak. Nye Veier vil gjøre tilsvarende på sitt veinett (tiltak 134). Gjennomgangen vil avklare om den videre strategien knyttet til strekningen/ punktet er:

- A. Direkte utbedringstiltak. Dette kan være målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, at strekningen inngår i en utbedringsstrekning eller at det bygges ny vei.
- B. Gjennomføre TS-inspeksjon og deretter gjennomføre nødvendige tiltak.
- C. Fartsreducerende tiltak. Dette kan være å etablere ATK eller å sette ned fartsgrensen.
- D. En kombinasjon av punktene A-C.

- E. Ikke å gå videre med gjennomføring av ulykkesreducerende tiltak. Dette kan være fordi man etter nærmere vurdering har kommet til at behovet likevel ikke er å anse som presserende.

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

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

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

En **TS-inspeksjon** er en systematisk gransking av sikkerheten på en eksisterende vei. Formålet er å påpeke behov for tiltak for at veien skal tilfredsstillende gjeldende krav av betydning for trafikksikkerheten. Dette vil både kunne være vedlikeholdstiltak, trafikkregulerende tiltak og mindre investeringstiltak. Statens vegvesen og Nye Veier vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på sine respektive veier som er plassert i tilstandsgrad 3, og der det etter gjennomgangen i tiltak 134 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreducerende tiltak, som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel (tiltak 135). Ved gjennomføring av TS-inspeksjoner vil behovet for tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker bli viet særlig oppmerksomhet. Dette må sees i sammenheng med at det i NTP 2025-2036 er en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense  $\geq 70$  km/t skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk.

Tiltakene 134 og 135 er en direkte oppfølging av ambisjonen i NTP 2025-2036 om «*styrket innsats til målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhets-behov*» og samsvarer i tillegg med intensjonen i § 5a i vegsikkerhetsforskriften.

Statens vegvesen har utviklet en modell basert på maskinlæring for å forutsi hvilke kurver det er størst risiko for at det skjer ulykker i (*risikokurvemodellen*). Viktige parametere er blant annet kurveradius, tverrfall og høydedifferanse gjennom kurven. Modellen gir ikke opplysninger om hvilke tiltak det er behov for å gjennomføre i kurvene, men er ment som et utgangspunkt for å plukke ut kurver for nærmere inspeksjon. Alle kurver som etter denne modellen er blant de én prosent av kurvene med høyest risiko er plassert i tilstandsgrad 3. Disse vil dermed bli håndtert gjennom tiltakene 134 og 135.

*Risikokurvemodellen* ansees for å være et godt utgangspunkt for en første utvelgelse av kurver der det skal vurderes behov for risikoreducerende tiltak. Dette er likevel kun en første versjon av

en slik modell, og det er et betydelig potensial for forbedringer. Statens vegvesen vil derfor videreutvikle modellen for å oppnå enda bedre treffsikkerhet (tiltak 136).

### Tiltak på fylkesveinettet

Det foreligger ingen systematisk gjennomgang av fylkesveinettet tilsvarende slik det er gjort for riksveinettet i LUS. Det må derfor velges en annen tilnærming som grunnlag for prioriteringer. Utforkjøringsulykker er hovedutfordringen på fylkesveinettet, med 39 prosent av de drepte og hardt skadde i perioden 2021-2024. Fylkeskommunene vil derfor gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker (tiltak 137).

Et klart flertall av alle utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde skjer i kurver.<sup>130</sup> Statens vegvesens risikokurvemodell vil derfor være et naturlig faglig utgangspunkt for arbeidet med å redusere omfanget av alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Modellen har plukket ut nær 650 kurver på fylkesveinettet med særlig høy risiko. Fylkeskommunene vil i planperioden se nærmere på disse kurvene og vurdere behov for tiltak. Ofte vil det kunne oppnås betydelige forbedringer ved hjelp av enkle og lite kostnadskrevenende tiltak, som for eksempel skilting, oppsetting/utbedring av rekkverk, siktrydding og utbedring av feil tverrfall. Ved inspeksjon av kurvene bør det gjøres en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykkel (se omtale i kapittel 14.3).

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for løsninger der midtoppmerkingen er forsterket med fresing i asfaltdekket. Forsterket midtoppmerking kan brukes på veier med fartsgrense  $\geq 70$  km/t og etableres i forbindelse med reasfaltering. I Statens vegvesens veinormal *N302 Vegoppmerking* er det satt som krav for etablering av forsterket midtoppmerking at veien skal ha minimum 7,5 meter asfaltert bredde, samt at hensynet til fotgjengere og syklistene er tilstrekkelig ivaretatt.

En gjennomgang utført i 2019 viste at det var mellom 850 og 900 km fylkesvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t som har asfaltert veibredde  $\geq 7,5$  meter. Mange av disse veiene har nå fått etablert forsterket midtoppmerking, men det er grunn til å tro at det fortsatt er et ikke ubetydelig antall km fylkesvei som tilfredsstiller kravene til forsterket midtoppmerking uten at dette er etablert. Fylkeskommunene vil gjøre en nærmere vurdering av gjenværende strekninger med asfaltert veibredde  $\geq 7,5$  meter som ikke har forsterket midtoppmerking, og vurdere om hensynet til gående og syklende er tilstrekkelig ivaretatt. Dersom dette er ivaretatt vil det bli etablert forsterket midtoppmerking når strekningen blir reasfaltert (tiltak 138).

Statens vegvesen har foretatt en systematisk kartlegging av gangfelt langs riksveinettet, med vurdering av behov for tiltak. Fylkeskommunene vil i planperioden 2026-2029 gjennomføre en tilsvarende kartlegging på fylkesveinettet (se tiltak 78 og nærmere omtale i kapittel 13.3).

<sup>130</sup> Statens vegvesen, Region vest rapport nr. 186 [Påkjøringer i vegens sideområde – En temaanalyse av utforkjøringsulykker i Region vest 2005-2011](#). I denne rapporten går det frem at 67 prosent av utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde i Region vest i denne perioden skjedde i kurver.



### ***TS-portalen***

*TS-portalen* er et fagverktøy for bestilling, gjennomføring og oppfølging av TS-inspeksjoner. Portalen ble tatt i bruk i 2023 og innebærer at vi har fått en mer systematisk beslutningsstøtte for prioritering av tiltak langs vei. I tillegg til funn fra nye TS-inspeksjoner er det også lagt inn historiske funn fra TS-inspeksjoner fra og med 2010. Det er videre vist i hvilken grad det enkelte funn er fulgt opp. *TS-portalen* vil bli videreutviklet i planperioden. Portalen er foreløpig begrenset til kun å håndtere funn fra inspeksjoner på riks- og europaveier. Det er imidlertid igangsatt et arbeid med sikte på at det også skal kunne legges inn funn fra TS-revisjon av planer. I tillegg vil det bli lagt til rette for at det skal kunne legges inn funn fra fylkeskommunenes TS-inspeksjoner på fylkesveinettet (tiltak 139).

### **Montering av rekkverk**

Bruk av rekkverk er et viktig trafikksikkerhetstiltak der behovskriteriene for dette er oppfylt. Imidlertid forutsettes bruk av godkjente produkter og at monteringen utføres med høy faglig kvalitet. Det er et generelt behov for å styrke kompetansen til de som er involvert i prosessene rundt vei- og brorekkverk. Trafikksikkerhetsforeningen vil bidra til styrket kompetanse gjennom å tilby et kursopplegg som dekker hele prosessen fra planleggingsstadiet til etter at rekkverket er montert (tiltak 140). Kursopplegget har fire moduler; (1) rekkverksnormalen, (2) stålrekkverk, (3) betongrekkverk og (4) for prosjekterende og byggherre. Det vil i planperioden bli utarbeidet ytterligere en modul, med fokus på vedlikehold. Det er i tillegg utarbeidet tester for de tre første modulene, og disse må bestås før deltakerne mottar kompetansebevis. Statens vegvesen og flere fylkeskommuner stiller nå krav om kompetansebevis i sine kontrakter.



Foto: Thomas Rolland, Statens vegvesen



### Oppfølgingstiltak:

134. Statens vegvesen og Nye Veier vil gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på riksveinettet som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av tiltak.
135. Statens vegvesen og Nye Veier vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på riksveinettet som er plassert i tilstandsgrad 3, og der det etter gjennomgangen i tiltak 134 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreducerende tiltak som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel.
136. Statens vegvesen vil videreutvikle *risikokurvmodellen*.
137. Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
138. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av en gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.
139. Statens vegvesen vil videreutvikle *TS-portalen*. I dette ligger blant annet en utvidelse til også å gjelde funn fra TS-revisjon av planer samt at det skal kunne legges inn funn fra TS-inspeksjoner på fylkesveinettet.
140. Trafikksikkerhetsforeningen vil videreføre arbeidet med å avholde kurs for å styrke kompetansen til de som er involvert med å montere vei- og brurekkverk.

## 16.4 Tiltak innenfor drift og vedlikehold

Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. Dette skal gi fremkommelige, åpne og trygge veier. I planperioden vektlegges:

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

### Samhandling mellom aktørene

*Regionreformen* og divisjonalisering av Statens vegvesen i 2020, skapte risiko for tap av etablerte gode rutiner, samhandlingsmønster og kunnskap om hva som bidrar til trafikksikkerheten i drift og vedlikehold. Oppsplittingen ga utfordringer, men endringene ga også mulighet for nyskaping av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom samordnet innsats, erfaringsutveksling og læring på tvers av divisjoner, gamle regiongrenser og fylkeskommuner. Risikoen for å miste trafikksikkerhetsfokus må bekjempes med kultur og kunnskapsutvikling, og ved at veimyndighetene ser nødvendigheten av å samarbeide for å oppnå best mulig trafikksikkerhet fremover.

Det har gått fem år siden *Regionreformen* trådte i kraft. Frem til 2025 har det vært en overgangsperiode, der det både har vært felles driftskontrakter mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene og separate driftskontrakter for den enkelte veimyndighet. Fra 2026 vil det kun være separate driftskontrakter. Det er viktig at vi ved utforming av fremtidige kontrakter nyttiggjør oss av de erfaringer vi har gjort i perioden etter at *Regionreformen* ble innført. Analyser av ulykker foretatt av Statens havarikommisjon (SHK) og Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) har vist at det kan være en fordel for trafikksikkerheten å samhandle om driftskontrakter mellom veimyndighetene, spesielt innen samme geografiske ansvarsområde. Det er gode eksempler på slik samhandling, som viser at dette kan fungere innenfor et system med separate driftskontrakter. Det er likevel rom for forbedringer. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil derfor samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikksikkerhet (tiltak 141).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

### Kunnskapsbasert innsats og digitale verktøy

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

Det er et stort behov for at Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene samhandler og holder hverandre orientert om hvilke digitale verktøy som utvikles. Videre er det viktig at verktøy som er utviklet blir delt mellom veimyndighetene så fremt dette er teknisk mulig. Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle i dette arbeidet, og sikre at avanserte dataanalyser knyttet til trafiksikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet, blir gjort kjent og tilgjengelig for alle veimyndigheter (tiltak 142). Novari IKS, som ivaretar utvikling og forvaltning av fylkeskommunenes felles IT-systemer, vil være et viktig kontaktpunkt mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene.

### Drift og vedlikehold og ubeskyttede trafikanter

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

Sentrale tiltak for motorsyklister er omtalt under overskriften *Veirelaterte tiltak* i kapittel 14.3.

For syklist er det særlig vinterdriften, fjerning av strøsand på våren og reparasjon av asfalt-skader som er viktig, mens det for gående er spesielt viktig med god friksjon på fortau og andre gangarealer om vinteren. Utfordringene er størst i byområdene, der mye av gåingen og syklingen skjer på det kommunale veinettet. I flere byer er det også særskilte utfordringer knyttet til fremveksten av elsparkesykler. Storbykommunene vil derfor prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafiksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier (tiltak 143).

### Drift og vedlikehold og utforkjøringsulykker

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

motorsyklister. Alternative tiltak kan være veioppmerking inkludert forsterket kantoppmerking, oppretting av feil tverrfall i kurver ved reasfaltering, vurdering av fartsgrense, bruk av kantstolper og bedre fareskilting.

Kantstolper med refleks er i *Trafikksikkerhetshåndboken* fra TØI oppgitt til å redusere antall utforkjøringsulykker i kurver på tofeltsvei med 31 prosent. Dagens krav til bruk av kantstolper på riksveier er gitt i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Det er krav om kantstolper med refleks på alle ubelyste riksveier som i tillegg til fartsgrense  $\geq 70$  km/t og døgntrafikk  $> 5000$  kjøretøy, også har kjørebanebredde  $\geq 6,5$  m, samt på alle ubelyste riksveier som saltes. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen vil være et viktig kunnskapsgrunnlag for å vurdere om kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt* skal endres (tiltak 144).

### Drift og vedlikehold og møteulykker

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

Dagens breddekrav gir begrensede muligheter for å øke omfanget av forsterket midtoppmerking. En reduksjon av breddekravet vil kunne øke bruken vesentlig. Det er for eksempel om lag 500 km riksvei og om lag 760 km fylkesvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t som har asfaltert veibredde mellom 7,2 og 7,5 meter. Videre har ytterligere om lag 450 km riksvei og om lag 1000 km fylkesvei med fartsgrense  $\geq 70$  km/t asfaltert veibredde mellom 7,0 og 7,2 meter.<sup>131</sup> Dersom breddekravet kan reduseres uten at trafikksikkerhetseffekten blir vesentlig dårligere enn for veier som ligger innenfor dagens krav, vil dette kunne fremstå som et svært godt trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil derfor utrede en mulig reduksjon i veinormalenes krav til asfaltert veibredde ved etablering av forsterket midtoppmerking (tiltak 145). Det vil i dette arbeidet også bli sett på om det bør åpnes for forsterket midtoppmerking på veier med fartsgrense 60 km/t og om krav til midtoppmerkings bredde skal endres. Resultatene fra en pågående før- og etterundersøkelse, basert på strekninger med forsterket midtoppmerking som ikke oppfyller dagens breddekrav, vil inngå som en sentral del av kunnskapsgrunnlaget.

Det er behov for å se nærmere på potensialet for å redusere omfanget av møteulykker på veier der det hverken er aktuelt med midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking. En mulig strategi kan være å innføre en mer restriktiv policy med hensyn til hvor det skal være tillatt å foreta forbikjøring. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre en analyse av mulige trafikksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. I analysen vil det bli sett nærmere på hvilke krav som bør stilles for å sikre trygge forbikjøringsstrekninger, og dette vil være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene (tiltak 146).

<sup>131</sup> De oppgitte lengdene inkluderer ikke strekninger med streknings-ATK, og ikke strekninger i de angitte breddeintervallene som allerede har forsterket midtoppmerking.

### Trafikksikkerhetskompetanse hos drifts- og vedlikeholdsentreprenører

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

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

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

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

Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikksikkerhet (tiltak 147).

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

Å håndtere veidrift på en god måte krever **fagutdanning**. Ideelt sett vil dette innebære opplæring med fagbrev, som også bør inkludere trafikksikkerhetsfaget. Utdanningsløpet for å oppnå fagbrev som veidrift- og veivedlikeholdsarbeider innebærer to år i videregående skole (vg1 Bygg- og anleggsteknikk og vg2 Anleggsteknikk), etterfulgt av to år som lærling i lærebedrift. Det finnes godkjente lærebedrifter for veidrift- og veivedlikeholds-faget over hele landet. Fagtilbudet for veidrift- og veivedlikehold er relativt nytt. Det ble opprettet høsten 2022, og første avlagte fagprøve var i 2023. Fylkeskommunene har et ansvar for å videreutvikle videregående utdanning. Læreplanen for vg3 Veidrift- og veivedlikehold beskriver tre kjerneelementer; kontroll av veier, vedlike-



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

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

### Oppfølgingstiltak:

141. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikksikkerhet.
142. Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle for å sikre at digitale verktøy og avanserte datanalyser knyttet til trafikksikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet, blir kjent og tilgjengeliggjort for alle veimyndigheter.
143. Storbykommunene vil prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafikksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier.
144. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen vil være et viktig kunnskapsgrunnlag for å vurdere om kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt* skal endres.
145. Statens vegvesen vil utrede en mulig reduksjon i veinormalenes krav til asfaltert veibredde ved etablering av forsterket midtoppmerking.
146. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av mulige trafikksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene.
147. Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikksikkerhet.

## 16.5 Vegtrafikksentralen (VTS)

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

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

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

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

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

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



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

## 16.6 Skredfare og skredsikringstiltak

Mens det tidligere omkom i gjennomsnitt én person per år som følge av ulike former for skred på vei<sup>132</sup>, har det de siste fem årene vært relativt få hendelser. Imidlertid vil klimaendringer med kraftigere nedbørsepisoder forsterke faren for skred fremover. Særlig gjelder dette jord- og flomskred. Ved å bygge ulike typer skredsikringstiltak reduseres sannsynligheten for at skred når veibanen. Det er også mulig å bruke mer aktive tiltak som overvåking eller nedsprenning, som holder trafikanter utenfor fareområdet når skred inntreffer.

Statens vegvesen og fylkeskommunene utarbeidet i 2023 oppdaterte oversikter over skredutsatte områder langs riks- og fylkesveinettet. For riksveinettet er det registrert 461 skredpunkter, hvorav 255 er i høy eller middels kategori. Tilsvarende er det for fylkesveinettet registrert nær 1 700 skredpunkter, hvorav 541 er i høy eller middels kategori. Dette er i *Nasjonal transportplan 2025-2036* lagt til grunn for en nasjonal gjennomføringsplan med mål om å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene med høy og middels skredfaktor i løpet av planperioden for NTP.<sup>133</sup> I 2025 og 2026 jobbes det med å oppdatere skredsikringsplaner for riks- og fylkesveinettet, inkludert kostnadsoverslag for sikring av skredpunkter. Gjennom *Nasjonal rassikringsgruppe*<sup>134</sup> arbeider skredutsatte fylker for å synliggjøre skredproblematikk og for at det skal bevilges tilstrekkelige midler til skredsikringstiltak.

For å sikre god skredvarsling deltar Statens vegvesen aktivt som bidragsyter og bruker av regionale skredvarslingstjenester. I tillegg er det et tett samarbeid med NVE, som har hovedansvaret for skred- og flomvarsling i Norge. Statens vegvesens arbeid inkluderer innsamling og deling av data fra værstasjoner, veimeldinger og *Nasjonal vegdatabank* (NVDB), samt finansiering og bruk av egne fagfolk og entreprenører. Både Statens vegvesen og fylkeskommunene tester og tar i bruk nye teknologiske løsninger for aktiv skredsikring, det vil si å redusere antall skred på åpen vei. Eksempler på løsninger som er tatt i bruk er forebyggende snøskredkontroll, hvor snøskred utløses kontrollert når veien er stengt, og radarstyrt skredvarsling, som gir rask og treffsikker varsling og stenging av vei.

<sup>132</sup> Statens vegvesen. 2020. *Grunnkurs i håndtering av skred og flom*. Statens vegvesen rapporter nr. 621.

<sup>133</sup> Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036*

<sup>134</sup> Nasjonal rassikringsgruppe: <https://www.nasjonalrassikringsgruppe.no/>

## 17. Teknologi for bedre trafikksikkerhet

### 17.1. Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

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

I et langsiktig perspektiv planlegges det for et automatisert og digitalt transportsystem som eliminerer utfordringer knyttet til fører, som for eksempel rus, høy fart og uoppmerksomhet. Det forutsetter en trafikksikker innføring. I tillegg kan automatisering potensielt være et supplement til bedre og mer bærekraftig mobilitet i byområder og til å bidra til reduksjon av utfordringer for logistikksektoren. Tilretteleggingen skal ikke gå utover nullvekstmålet eller behovet for å få flere til å gå og sykle. Hensynet til mennesket er grunnleggende for policyutvikling og forvaltning av automatisering.

Innsatsen må være samordnet med erfaringsutveksling og læring på tvers av veimyndighetene. Dette gjelder særlig for veiinfrastruktur og databehandling. Teknologibruken må harmoniseres mot styrende rammebetingelser gitt i Nasjonal transportplan (NTP) og i fylkeskommunenes regionale transportplaner.

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

Dette kapittelet handler om hvordan ta i bruk og støtte opp under teknologiske løsninger som finnes (kapittel 17.2) og pågående tilrettelegging for automatisert kjøring (kapittel 17.3). I tillegg beskrives hvordan førerrollen fortsatt skal passe til utviklingen av avanserte førerstøttesystemer (kapittel 17.4), og hvordan reguleringstiltak adresseres (kapittel 17.5). Avslutningsvis beskrives behovet for økt innovasjonssamarbeid (kapittel 17.6).

## 17.2 Ta i bruk eksisterende virkemidler i planperioden

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

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

ITS-tiltak<sup>135</sup> på riksveinettet prioriteres i samsvar med Statens vegvesen sin *Gjennomføringsplan for 2025-2030* (tiltak 148). Prioriteringene handler om å ta i bruk kjente virkemidler for å hindre ulykker, spesielt på veier med svært høy trafikk og på veier med høy hastighet. Motorveinettet og hovedveinettet rundt Oslo er blant disse. Aktuelle virkemidler er blant annet informasjonstavler, køvarsling og variable fartsgrenser.

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

Det er i dag tydelige krav til den geometriske utformingen av nye veier, og til veisikringsutstyret som benyttes. Det er imidlertid ikke tilsvarende krav til kommunikasjonsinfrastruktur, hverken langs nye eller eksisterende veier. Dette gjelder for eksempel hvilke veier som skal ha fiber. Statens vegvesen utarbeidet i 2025 en faglig anbefaling til krav til kommunikasjonsinfrastruktur langs vei. Disse anbefalingene vil bli fulgt opp, og det vil bli vurdert om de skal tas inn i veinormalene (tiltak 149). Mange av fremtidens avanserte førerstøttesystemer (ADAS) og automatiserte kjøretøysystemer (ADS) vil kommunisere via telenettet, og kapasiteten i 5G nettet vil være tilstrekkelig som kommunikasjonsbærer.

Samvirkende ITS er teknologi og applikasjoner som utnytter effektiv datautveksling mellom enheter, aktører og infrastruktur i transportsystemet. Dette dekker svært mange tjenester som er lokalt knyttet til veinettet, og som er kringkastingstjenester sendt til/fra mange ulike aktører og objekter i trafikken. For å realisere tjenesten vil det kreves noe utstyr i kjøretøy og i veikantutstyr. Flere bilmerker har allerede testoppsett for å motta og sende flere typer samvirkende ITS-meldinger. Statens vegvesen vil undersøke hvordan samvirkende ITS-meldinger kan benyttes til å forebygge ulykker i trafikken og forbedre fremkommeligheten, samt hvilke endringer det bør medføre i regelverket (tiltak 150). Arbeidet innebærer en kartlegging av hva som kreves, hvilke brukergrupper som påvirkes og hvordan det påvirker instrumentering av veinettet.

---

<sup>135</sup> *Intelligente transportsystemer (ITS)*



**Oppfølgingstiltak:**

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

## 17.3 Utviklingsprosjekter og tilrettelegging for automatisert kjøring

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

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

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

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

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

### Geofence og digitale fartsgrenser

Geofence er en digital geografisk sone, der en kan styre kjøretøy som er tilkoblet, for eksempel når det gjelder fartsvalg. Dette kan potensielt være en kraftfull løsning, for eksempel for håndtering av bytrafikk. Med økende integrasjon av automatiserte kjøretøy, kan geofencing også tilby en sikkerhetsmekanisme som sikrer at disse kjøretøyene opererer innenfor de fastsatte reglene og bidrar til en tryggere trafikkopplevelse for alle brukere.

Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å få på plass de støttesystemene som er nødvendige for at bilprodusenter kan bruke geofence. Digitale fartsgrenser er en viktig del av dette, og etaten vil derfor jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrense-data (tiltak 151). Blant annet er det i Statens vegvesen sitt prosjekt «ITS Digital 2030» en deloppgave rettet mot økosystem og digitale fartsgrenser spesielt. Dette innebærer å undersøke hvorfor det er forskjell på fartsdata i Nasjonal vegdatabank (NVDB) og hos bilfabrikant/software produsenter (Original equipment manufacturer - OEM). Intensjonen er at fartsdata i kjøretøyene skal være lik fartsgrensene i NVDB.

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

### **Innsatstid og varslings om hendelser**

Statens vegvesen vil utvikle et kart over innsatstider for nødetater ved ulykker og hendelser på vei (tiltak 152). Med dette på plass kan det være grunn til å se om noen krav i veinormalene skal ta høyde for lang innsatstid. I særlige tilfeller kan et slikt kart også vise seg å være relevant ved behandling av fravik fra veinormalenes krav og ved fastsettelse av fartsgrenser. Videre kan dette være et bidrag til dialog mellom veimyndigheter og nødetater når det gjelder dimensjonering og plassering av deres stasjoner. I dag bestemmes dette etter hvor folk bor og tar ikke hensyn til veiene mellom tettsteder/byer.

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

Et annet område innen hendelsesvarslings gjelder tunnelsikkerhet. Statens vegvesen vil bidra til å utvikle og tilrettelegge for bruk av mobilteknologi som kan gjøre det mulig å avgi GPS-signaler fra kjøretøy ved hendelser eller ulykker i tunnel (tiltak 153). Med slik teknologi vil trafikanten tilgjengeliggjøre geografisk lokalisering for nødetatene og Vegtrafikksentralen (VTS). Dette må kobles til utviklingen av neste generasjons nødnett, som er vedtatt bygd inn i det kommersielle 5G mobilnettet. Her skal Staten eie den tekniske plattformen, mens dekning og kjernenett skal leveres av kommersielle mobiloperatører.

### **Utvikling av krav til instrumentering av veinettet**

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

(tiltak 154). Kravene vil bli innarbeidet i veinormalene, og det må følges opp med endringer i regelverket.

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

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

### Oppfølgingstiltak:

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

## 17.4 Kjøretøyteknologi og førerrollen

Det er forventninger til at automatiserte kjøretøy skal ha lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy, fordi førernes handlinger er en medvirkende årsak til de fleste ulykker. Mange ser for seg at økende grad av automatisering reduserer muligheten for førerne til å gjøre feil, og dermed reduserer ulykkesrisikoen. I praksis vil det fortsatt være slik at overgangen til automatisert kjøring er flytende, og i en lang overgangsperiode vil vi ha et sammensatt trafikkbilde, med kjøretøy med ulik grad av automatisering.

Førerstøttesystemer kan til en viss grad kompensere for førerfeil, uten at føreren fratas en aktiv rolle som fører. I den andre enden av skalaen har vi fullt ut automatisert kjøring, som skjer uten at det behøver å være en sjåfør i bilen. En litteraturstudie viste at mange førerstøttesystemer som allerede har stor utbredelse, og som i empiriske studier har vist seg å redusere ulykkesrisikoen, også kan ha uheldige virkninger på føreratferd.<sup>136</sup> Blant annet kan førerne ha overdreven tillit til systemene og bli mer uoppmerksomme eller koble seg helt ut fra bilkjøringen. Systemene kan også i seg selv være distraherende. Slike effekter kan forventes å være større jo mer førere blir

<sup>136</sup> TØI-rapport 1995/2023 [Hvordan påvirker førerstøttesystemene ulykkesrisikoen?](#)

avlastet fra grunnleggende kjøreoppgaver, som å holde fart og sideplassering. Den samlede effekten av at stadig flere biler har stadig mer avanserte førerstøttesystemer vil derfor trolig være mindre enn man kunne forvente ut fra hvordan de enkelte systemene virker.



Foto: Colourbox

Underveis i utviklingen fra førerstøtte til fullt ut automatisert kjøring vil det være overganger. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og automatisering fortsatt krever at fører griper inn i uventede situasjoner. Mennesket er dårlig rustet til å overvåke systemer som stort sett greier seg selv. Det å skifte fra automatisert til føreraktiv kjøring vil kreve noe tid, og denne tiden vil være sikkerhetskritisk. Det blir viktig å følge med på utviklingen av bruk av avanserte førerstøttesystemer (ADAS), assistansesystemer for førerkontroll (DCAS)<sup>137</sup> og automatiserte kjøresystemer (ADS) for å kunne påvirke kjøretøyprodusentene til å ta gode valg og for å kunne gi god opplæring og informasjon til førerne.

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

<sup>137</sup> DCAS (Driver Control Assistance Systems) er systemer som hjelper føreren med å kontrollere kjøretøyet langsgående og sideveis bevegelse uten å overta hele kjøringen.

lærerutdanningen i undervisning om bruk av avanserte førerstøttesystemer i trafikkopplæringen (tiltak 155).

Statens vegvesen vil se helhetlig på tiltak som bidrar til riktig bruk av førerstøttesystemer. Innsatsen rettes både mot digital infrastruktur, kommunikasjon og opplæring (jf. omtale av områder med særlig behov for kunnskapsoppbygging i kapittel 19.2).

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

### Oppfølgingstiltak:

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

## 17.5 Regulatorrollen

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

### ITS direktivet og forordninger om tjenester

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

### Krav til teknologi i nye kjøretøy

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

Statens vegvesen deltar aktivt i flere internasjonale arbeidsgrupper, prioritert ut fra der påvirkningsmuligheten anses å være størst, og der det er størst relevans til miljø og nasjonal



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

Utvikling av det internasjonale regelverket for kjøretøy foregår i samarbeid med industriens globale interesseorganisasjoner<sup>138</sup> (OICA, AVERE, CLEPA), standardiseringsorganer (ISO, SAE), trafikksikkerhetsorganisasjoner (ETSC, IIHS) og forbrukerorganisasjoner (FIA, CI). Statens vegvesen får også innspill til det internasjonale arbeidet fra nasjonale organisasjoner, som Bilimportørenes landsforening, Norges Bilbransjeforbund, NAF, Trygg Trafikk, Statens havarikommisjon (SHK) og forskningsinstitutter (TØI, SINTEF, Nord universitet).

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

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

### Utvikling og regulering av nye datakilder

Dagens kjøretøypark har flere sensorer for å måle blant annet friksjon, temperatur, fart, sikt og værforhold. Nye bilmodeller vil ha stadig flere sensorer. Flere av datatypene sensorene leverer vil i bearbeidet form kunne gi økt kunnskap og forståelse om hva som skjer i trafikken og bidra til økt sikkerhet. Dette inkluderer blant annet å formidle informasjon som medfører god nytte og minimale forstyrrelser for førere. For å kunne utnytte det store omfanget av slike data, er det behov for å utvikle og tilrettelegge regelverket for bruk og deling av data. Statens vegvesen vil følge opp med å utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet (tiltak 156). Staten har blant annet underskrevet en avtale med det europeiske datasamarbeidet *Data for Road Safety* (DFRS). Det gjør det mulig å bruke og dele sikkerhetsrelaterte trafikkdata fra alle partnerne i samarbeidet.

Videre vil Statens vegvesen avklare og avgrense etatens behov for *Safety Related Traffic Information* (SRTI-data), med særlig henblikk på nullvisjonen, *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*, *ITS Veikart* og *Handlingsplanen for automatisert veitransport*. Det er særlig viktig å påvirke reguleringer og lovverk for innsamling og bruk av data fra kjøretøy med spesielt fokus på

<sup>138</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), The European Association for Electromobility (AVERE), European Association for Automotive Suppliers (CLEPA), International Standard Organisation (ISO), Society of Automotive Engineers (SAE), European Traffic Safety Council (ETSC), The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) og Consumers International (CI).

norske/nordiske klimatiske, geografiske og topologiske forhold. Bruken av data fra kjøretøy utvikles gradvis, og reguleringer tar også tid i ulike fora. Dette medfører at data kan tilgjengelig-gjøres gradvis, i tråd med de til enhver tid gjeldende reglene for datadeling, dataeierskap og videre bruk.

### Oppfølgingstiltak:

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

## 17.6 Økt markeds- og industrisamarbeid

Teknologi utvikles i raskt tempo. Det er viktig å følge med på utviklingen og støtte opp under produkter og tjenester som kan bidra til økt trafiksikkerhet. Det forutsetter teknologiforståelse i kombinasjon med kunnskap om den menneskelige faktor, både hos myndigheter og hos andre aktører som jobber med trafiksikkerhet. Vi må ha evnen til å identifisere de hensiktsmessige løsningene, og tilsvarende bør teknologiutviklere og bedrifter ha grunnleggende trafiksikkerhets-kunnskap. Innsatsen vil forsterkes gjennom sektordialog.

Det er viktig å vurdere om industriaktører og oppstartsbedrifter vil kunne bidra til å løse ut flere trafiksikkerhetsutfordringer. I faktaboks 17.1 er det vist gode eksempler på dette. Det er behov for å utnytte dette handlingsrommet i større grad, det vil si å bruke markedet aktivt for å arbeide frem og teste nye løsninger.

### Faktaboks 17.1 – Eksempler på produkter som er utviklet i mindre bedrifter og som bidrar til å løse trafiksikkerhetsutfordringer.

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

Det er også viktig at ny teknologi testes gjennom gode og relevante innkjøps- og forretnings-modeller, som gjør det attraktivt for industrien å jobbe med nye løsninger på området. Til dette er det avgjørende med gode dialogmøter/sektordialog der aktuelle problemstillinger belyses. På den måten vil industrien få en bedre innsikt i behovet, og jobbe mer målrettet mot disse. ITS Norway

og StartupLab<sup>139</sup> sine samarbeidsarenaer kan utnyttes for å bidra til innsikt i mulighetene som finnes og som vil komme. ITS Norway vil derfor, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger (tiltak 157).

### Oppfølgingstiltak:

157. ITS Norway vil, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger.

---

<sup>139</sup> Startuplab er en inkubator, akselerator og tidligfase-investor for teknologioppstartsbedrifter.

## 18. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

### 18.1 Tilstandsutvikling og grunnlag for prioritering

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

Ved utgangen av planperioden skal

- Minst 250 kommuner være godkjente som *Trafikksikker kommune* og minst 300 kommuner skal ha en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
- Alle fylkeskommuner være godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*.
- Det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafikksikkerhet.

Halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge skjer i forbindelse med arbeid. Dette omfatter både profesjonelle og ikke-profesjonelle sjåførere i arbeid, samt reiser til og fra jobb.<sup>140</sup> Det antas å ligge et stort potensial for ulykkesreduksjon ved å gjennomføre organisatoriske tiltak rettet mot virksomheter. Det gjelder både i det offentlige og i private virksomheter.

Trygg Trafikk sine godkjenningsordninger *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune* er vel etablerte, og har etter hvert fått stor utbredelse blant kommuner og fylkeskommuner. En godkjenning betyr at trafikksikkerhetsarbeidet er godt forankret og at det jobbes systematisk og samordnet med trafikksikkerhet innenfor de ulike delene av virksomheten. På sikt bør alle kommuner og fylkeskommuner oppfylle disse kriteriene, og vi har derfor valgt å bruke antall godkjente kommuner/fylkeskommuner som indikator. For kommuner har vi valgt å supplere dette med en indikator som viser utviklingen i antall kommuner med gyldige trafikksikkerhetsplaner.

Sammenlignet med kommuner og fylkeskommuner er det et langt større sprik i private virksomheter, både når det gjelder behov og motivasjon for å drive et systematisk organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid, og når det gjelder ressurser til å gjennomføre slikt arbeid. Det er gode eksempler på bedrifter som arbeider systematisk for å fremme trafikksikkerhet i virksomheter. Det er imidlertid store forskjeller, og det er et stort behov for å gjennomføre organisatoriske tiltak for bedre sikkerhetsstyring.

---

<sup>140</sup> TØI rapport 2049/2024 [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?](#)

## 18.2 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter

### Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har en rekke roller og har ansvar for flere virkemidler som er av stor betydning for trafikksikkerheten. I tillegg til å være veimyndighet og ha ansvar for investering, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, er de også skole- og barnehageeier, en stor arbeidsgiver og har ansvar for folkehelsearbeid og arealplanlegging.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner er et viktig verktøy for å systematisere, prioritere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde. Statens vegvesen har, sammen med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, utarbeidet en ny veileder for kommunale trafikksikkerhetsplaner.<sup>141</sup> I tillegg har Trygg Trafikk utarbeidet en mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner som er tatt i bruk av en rekke kommuner. For å sikre at veilederen er oppdatert, skal den gjennomgås og revideres årlig. I tillegg skal det gjøres en større revisjon i 2026 for å sikre at både veilederen og Trygg Trafikk sin mal er i tråd med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*. Både veilederen og malen fremhever viktigheten av organisatoriske, fysiske og trafikantertede tiltak.

For ytterligere å støtte kommunene i deres arbeid med å identifisere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak, vil Statens vegvesen, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikksikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak (tiltak 158). Dette vil blant annet omfatte oppsummerende læringsark om ulike former for fysiske tiltak som er spesielt relevant på det kommunale veinettet og en beskrivelse av tiltak som kommuner har gjennomført og som kan være til inspirasjon for andre.

Per 31. desember 2025 hadde 232 kommuner operative trafikksikkerhetsplaner som var gyldige for 2025. I tillegg har en rekke kommuner utdaterte planer, som ikke er revidert etter at planperioden er utløpt. Ny veileder og revidert mal for kommunale trafikksikkerhetsplaner vil være viktige støttedokumenter og vil bidra til å forenkle og styrke arbeidet for kommuner som skal i gang med å utarbeide eller revidere trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029. Arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner bør også involvere øvrige veimyndigheter i kommunen (tiltak 159).

Samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for flere nasjonale mål, også trafikksikkerhet. På lengre sikt er et av de viktigste virkemidlene til kommunene å innlemme trafikksikkerhetsvurderinger og -tiltak i arealplanleggingen. Lokalisering av nye boligområder, skoler, barnehager, offentlig eller privat tjenesteyting m.m. kan utløse behov for kostbare trafikksikkerhetstiltak, som kryssutbedring, skoleskyss på grunn av trafikkfarlige strekninger, nye/utbedrede kryssingspunkter for gående og syklende, etablering/utbedring av gang- og sykkelinfrastruktur m.m. For å styrke kommunenes trafikksikkerhetsvurderinger i arealplanleggingen vil Statens vegvesen utarbeide en sjekkliste for vurdering av trafikksikkerhet ved utarbeidelse og behandling av arealplaner (tiltak 160). Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i

<sup>141</sup> Statens vegvesen. 2005. [V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner](#)



areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikksikkerhetsvurderingen (tiltak 161).

Godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, som er utarbeidet av Trygg Trafikk, bidrar til å systematisere og forankre kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Det er fastsatt en rekke kriterier med utgangspunkt i lover og forskrifter, som må være oppfylt for å bli godkjent. Etter tre år må kommunen gjennom en regodkjenning, der ansatte må svare på en spørreundersøkelse, og kommunen må levere dokumentasjon som blant annet omfatter evaluering av trafikksikkerhetsplanen, hvordan kultursektoren jobber med lag og foreninger om å øke trafikksikkerheten og hvordan ansatte gjøres kjent med rutiner og forventninger fra arbeidsgiver om trafikksikker atferd.<sup>142</sup> 202 kommuner og 1 bydel var godkjent som *Trafikksikker kommune* per 31. desember 2025. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent per 1. januar 2030 (tiltak 162). For å legge til rette for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen og sørge for progresjon ved hver regodkjenning har Trygg Trafikk revidert godkjenningsordningen for *Trafikksikker kommune*, blant annet ved å videreutvikle kriteriene for godkjenning og regodkjenning. Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for personer med koordineringsansvar i kommuner som enten er godkjent eller er i en prosess for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*. Formålet vil være å gi påfyll av kunnskap og dele erfaringer (tiltak 163).



<sup>142</sup> Trygg Trafikk. 2025. [Veileder for Trafikksikker kommune](#)

Kommunene er store arbeidsgivere med mange reiser til/fra jobb, men det utføres også et betydelig antall reiser i kommunal tjeneste. For å styrke kommunenes arbeid med å øke trafikksikkerheten på reiser i forbindelse med arbeid, vil Trygg Trafikk utarbeide et HMS-kurs for kommunenes ansatte, som et tilbud til kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommune* (tiltak 164).

Storbykommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (det vil si eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.

### **Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid**

Fylkeskommunene har flere roller knyttet til trafikksikkerhet. Som veimyndighet er fylkeskommunen ansvarlig for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveier. I tillegg er fylkeskommunene etter *vegtrafikklovens* § 40 gitt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket. De er også regional planmyndighet, skoleeier for videregående skoler, har ansvar for kollektivtransport og skoleskyss, og er arbeidsgiver med ansvar for ansattes reiser i tjeneste.

Det er store forskjeller i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Fylkessammenslåinger som fulgte av regionreformen, og senere oppløsning av enkelte fylker, medførte stor usikkerhet. Dette har påvirket det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i flere fylker.<sup>143</sup> I de fleste fylkene er det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom et politisk oppnevnt trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg til politikere er det rådgivende medlemmer fra de mest sentrale trafikksikkerhetsaktørene, som for eksempel Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunen, Statsforvalteren og Statens vegvesen. I vedlegg 3 er det gitt en nærmere beskrivelse av organiseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylket.

Fylkeskommunenes arbeid med trafikksikkerhet styres vanligvis gjennom egne trafikksikkerhetsplaner eller er innlemmet i regionale transportplaner. Disse planene er viktige styringsverktøy for å konkretisere mål, strategier og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå, og fylkeskommunene vil rullere gjeldende planer for å sikre at de har operative og gyldige planer og/eller strategier for trafikksikkerhet (tiltak 165). For at disse skal bli treffsikre og gjennomførbare, er det avgjørende med bred involvering av relevante aktører, samt politisk forankring for å sikre eierskap. I tillegg må det prioriteres tilstrekkelig med ressurser. Det bør også være en tydelig kobling til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet.

Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (det vil si eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper. Trygg Trafikk har utarbeidet veiledningsmaterieell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale ungdomsrådene. I planperioden vil de også utvikle og distribuere

<sup>143</sup> TØI-rapport 2033/2024 [Systemer for trafikksikkerhetsstyring, sikkerhetskultur og tilretteleggingsatferd Status for fire norske fylkeskommuner i 2023](#)

tilsvarende veiledningsmateriell til råd for personer med funksjonsnedsettelse (tiltak 166). Se også tiltak 70 i kapittel 12 som gjelder veiledningsmateriell til elderrådene.

*Trafikksikker fylkeskommune* er en egen godkjenningsordning for fylkeskommuner, som er utarbeidet av Trygg Trafikk. Per 31. desember 2025 var det åtte godkjente fylkeskommuner, mens de fleste av de øvrige fylkeskommunene var i prosess for å bli godkjent. Det er et mål at alle fylkeskommuner skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil være en viktig tilrettelegger for fylkeskommunenes arbeid med dette (tiltak 167). Trygg Trafikk har utarbeidet en egen veileder for godkjenning og regodkjenning som *Trafikksikker fylkeskommune*. Denne vil gi fylkeskommunene forutsigbarhet i hva som kreves for å bli godkjent, og i tillegg gi støtte i arbeidet med å forberede en godkjenningsprosess.

### Statlige virksomheter

Statens vegvesen bør være et forbilde når det gjelder trafikksikkerhet i egen virksomhet. Selv om trafikksikkerhet er godt innarbeidet i virksomhetens kultur, gjenstår det noe arbeid for å få trafikksikkerhet systematisk innarbeidet i alle relevante rutiner og prosesser. Statens vegvesen vil gjennomgå reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og deretter innarbeide trafikksikkerhet der dette ikke er godt nok ivare tatt i dag. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport (tiltak 168). Dette skal i etterkant kunne brukes som en mal for andre statlige og private virksomheter.

Høsten 2020 ble det igangsatt et internt prosjekt i Statens vegvesen, *Revitalisering av nullvisjonen*, der formålet var å få nullvisjonen inn i hodene (kunnskap) og hjertene (etikken) til de ansatte. Det er besluttet å videreføre prosjektet i en fase 2, som vil være eksternt rettet (tiltak 169). Mange av elementene som er gjennomført internt i Statens vegvesen i prosjektets fase 1, vil også kunne brukes rettet mot eksterne trafikksikkerhetsaktører, og bidra til økt bevissthet rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.

Det er også mange statlige virksomheter utenom samferdselssektoren som har en betydelig aktivitet på veinettet som gir behov for tiltak. Forsvaret er et eksempel på dette. Allierte styrker trener og øver jevnlig i Norge, ofte med lite kjennskap til norske trafikkregler, vinterforhold og kjørekultur. Forsvaret vil derfor utvikle engelskspråklige opplæringspakker om norsk trafikk i forbindelse med trening og øving med allierte (tiltak 170). Dette skal sikre at allierte styrker får grunnleggende informasjon om norske trafikkregler og sikkerhetsforhold før de kjører på offentlig vei. Målet er å redusere risiko for trafikkulykker og styrke sikkerheten under øvelser og forflytninger.

### Oppfølgingstiltak:

158. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikksikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak.
159. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Planene skal utarbeides i samarbeid med andre veimyndigheter i kommunen. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
160. Statens vegvesen vil utarbeide en sjekkliste for kommunenes vurdering av trafikksikkerhet ved utarbeidelse og behandling av arealplaner.
161. Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikksikkerhetsvurderingen.
162. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* per 1. januar 2030.
163. Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for koordinatorene i alle kommuner som er godkjent eller i prosess for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.
164. Trygg Trafikk vil utarbeide et HMS-kursopplegg for kommunenes ansatte, som et tilbud til de kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommune*.
165. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
166. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale rådene for personer med nedsatt funksjonsevne.
167. Alle fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
168. Statens vegvesen vil gjennomgå etatens reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og innarbeide trafikksikkerhet der dette ikke er godt nok ivaretatt. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport.
169. Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.
170. Forsvaret vil utvikle engelskspråklige opplæringspakker om norsk trafikk i forbindelse med trening og øving med allierte.

## 18.3 Trafikksikkerhetsarbeid i private virksomheter

Private virksomheter genererer mye kjøring. Dette omfatter både kjøring av profesjonelle sjåfører, som kjører lastebil, drosje eller buss, og såkalte «arbeidssjåfører», som kjører i arbeidet uten å være yrkessjåfører, for eksempel håndverkere. Transportøkonomisk institutt (TØI) har funnet at kunnskap og bevissthet om trafikksikkerhet er langt lavere på arbeidsplasser der bilen ses på som et fremkomstmiddel fremfor å være «selve» jobben. «Arbeidssjåførene» opplever mindre fokus på trafikksikkerhet og mindre retningslinjer for fart og kjørestil enn de profesjonelle sjåførene. TØI peker på at god sikkerhetskultur på arbeidsplassen gir færre ulykker.<sup>144</sup> For å lykkes er det sentralt at tiltak forankres i ledelsen i virksomheten, som en del av det strategiske HMS-arbeidet.

Norges Trafikkskoleforbund har i 2024 hatt et pilotprosjekt rettet mot lærlinger i Nordland. Erfaringen er at tiltak i større grad må forankres i ledelsen i de ulike virksomhetene for å lykkes. Som en oppfølging av pilotprosjektet vil Norges Trafikkskoleforbund utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid (tiltak 171).

TØI har foreslått en *sikkerhetsstige* som et rammeverk for transportvirksomheters arbeid med trafikksikkerhet.<sup>145</sup> Stigen består av fire trinn; (1) Ledere og ansattes engasjement for sikkerhet, (2) Oppfølging av sjåførens kjørestil, bilbeltebruk og fart, (3) Fokus på arbeidsrelaterte faktorer betydning for trafikksikkerhet og (4) Innføring av et system for sikkerhetsledelse. Anbefalingen er at virksomheter arbeider seg systematisk oppover stigen, til et system for sikkerhetsledelse. Statens vegvesen har operasjonalisert og konkretisert de tre første trinnene i sikkerhetsstigen. Dette vil inngå som utgangspunkt for Statens vegvesen sitt videre arbeid rettet mot virksomheter.

Statens vegvesen og Trygg Trafikk har utarbeidet veiledningsmateriell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid.<sup>146</sup> Som en oppfølging av dette vil Statens vegvesen etablere en «Bedriftsportal» der virksomheter kan finne råd og tips om gode og relevante trafikksikkerhetstiltak (tiltak 172). Denne vil blant annet omfatte eksempler på gode tiltak som enkeltbedrifter har gjennomført og som kan være til inspirasjon for andre. Det vil også vises til ulike etablerte programmer, deriblant *Trygg Trailer* (Statens vegvesen) og *If Aktiv Sikkerhet* (Norges Lastebileier-Forbund), og til relevante sertifiseringsordninger som *Fair Transport* (Norges Lastebileier-Forbund). *If Aktiv sikkerhet* og *Fair Transport* er gitt en nærmere omtale i kapittel 15.2 om tiltak rettet mot godstransport på vei.

### Oppfølgingstiltak:

- 171. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid.
- 172. Statens vegvesen vil etablere en «Bedriftsportal» der virksomheter gis veiledning og tips om tiltak som vil bidra til redusert risiko i trafikken.

<sup>144</sup> TØI-rapport 2049/2024 [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?](#)

<sup>145</sup> TØI rapport 1484/2016 [Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring?](#)

<sup>146</sup> Statens vegvesen og Trygg Trafikk. 2026. [Veileder for trafikksikkerhet som del av HMS i lærlingebedrifter](#)



tøi

Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



## Temaanalyse bilbelte

tøi

Transportøkonomisk inst  
Stiftelsen Norsk senter f



## Trafikksikkerhet Temaanalyse av ulyk

Alena Katharina Høye  
Lars Even Egner  
2054/2024

tøi

Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



## Dødsulykker innenfor og utenfor Nullvisjonens systemgrenser

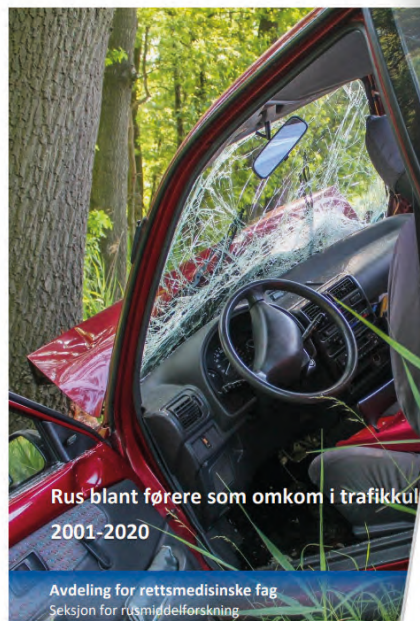
Egenskaper ved dødsulykker i vegtrafikken og potensial  
for reduksjon basert på Statens vegvesens  
ulykkesanalyser (UAG) i perioden 2017-2020

Ingeborg Storesund Hesjevoll, Fridulv Sagberg,  
Alena Katharina Høye, Rune Elvik

1887/2022

Oppdragsgiver:  
Statens vegvesen

Oslo  
universitetssykehus



## Rus blant førere som omkom i trafikku 2001-2020

Avdeling for rettsmedisinske fag  
Seksjon for rusmiddelforskning

Transport og samfunn  
Trafikksikkerhet  
Trafikksikkerhetsutvikling  
Oktober 2025

Statens vegvesen

## Temaanalyse av alvorlige trafikkulykker med unge

Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013-2023 og registrerte  
personskadeulykker 1983-2023

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1097



Statens vegvesen

## Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei

Basert på data fra dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken  
2010-2020

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 919



## Vinterdrift og Trafikksikkerhet

Alena Katharina Høye, Tor-Olav Nævestad, Rune Elvik  
1961/2023

Oppdragsgiver:  
Statens vegvesen

## 19. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

### 19.1 Grunnlag for prioritering

Det legges til grunn at vi med innsatsen i planperioden 2026-2029 skal oppnå følgende:

**Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.**

Det har over tid vært arbeidet grundig og systematisk med å opparbeide en bred kunnskapsplattform, basert på forskning etter vitenskapelige metoder. Dette har gjort det mulig å drive et kunnskapsbasert trafikk sikkerhetsarbeid, hvilket igjen er en svært viktig årsak til den betydelige reduksjonen vi over tid har hatt i antall drepte og hardt skadde. Bruk av ressurser til FoU innen trafikk sikkerhet er helt avgjørende for at vi skal ta nye steg i retning av nullvisjonen. Dette er ikke minst viktig i en situasjon der vi ser at den positive utviklingen i drepte og hardt skadde har stoppet opp, og vi er klart på etterskudd i forhold til etappemålene i Nasjonal transportplan (NTP).

I kapittel 19.2 har vi trukket frem syv ulike tematiske områder der det er et særlig behov for økt kunnskap. I utvelgelsen er det blant annet tatt utgangspunkt i ulykkessituasjonen og i vurderinger av hvor potensialet for ulykkesreduksjon synes å være størst.

Kunnskap om ulykkessituasjonen er avgjørende for at vi skal kunne prioritere de riktige tiltakene. Sentralt i dette er Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe sine dybdeanalyser av dødsulykker (UAG) og statistikk fra Statens vegvesens ulykkesregister, og disse verktøyene må videreutvikles. Men vi har store utfordringer som følge av underrapportering, og det må arbeides videre med å få et mer komplett bilde av ulykkessituasjonen, blant annet gjennom tilgang til helsedata. Det er også viktig å ha god oversikt over tilstandsutviklingen innenfor områder som påvirker ulykkesbildet, for eksempel når det gjelder fartsutviklingen. Tiltak for å sikre god kunnskap om ulykkesituasjonen og om tilstandsutviklingen er omtalt i kapittel 19.3.

Kunnskap om ulykkessituasjonen er fundamentet i flere sentrale beregningsverktøy, blant annet verktøy for utvelgelse av strekninger med mange og/eller alvorlige ulykker (*Skost*) og verktøy for beregning av trafikk sikkerhetseffekter av tiltak (*TSeffekt*). I planperioden vil maskinlæringsalgoritmer og kunstig intelligens bli tatt i bruk i økende grad. Dette vil gi grunnlag for dypere forståelse og utvikling av mer målrettede og effektive tiltak og verktøy. Videreutvikling av verktøy er gitt en nærmere omtale i kapittel 19.4.

Kapittel 19.5 omhandler formidling av kunnskap.



## 19.2 Områder med særlig behov for kunnskapsoppbygging

Et av suksesskriteriene for trafikksikkerhetsarbeidet har vært at det bygger på et solid kunnskapsgrunnlag. For å legge til rette for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerhetsarbeidet, imøtekomme nye trafikksikkerhetsutfordringer og utnytte mulighetene som ligger i innovasjon og ny teknologi er det en forutsetning at kunnskapsgrunnlaget oppdateres og videreutvikles.

Nedenfor trekkes det frem syv ulike tematiske områder med generelt behov for økt kunnskap. Dette vil bli fulgt opp blant annet gjennom temaanalyser (se tiltak 178) og FoUI-prosjekter i planperioden.

### Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av det eksisterende veinettet er en omfattende og kostnadskreven oppgave. Enhetlig standard på tvers av driftskontrakter er av betydning for trafikksikkerheten for alle trafikantergrupper. I et hardt presset marked er det spesielt viktig å få mest mulig ut av hver krone brukt til drift og vedlikehold, samtidig som trafikksikkerheten er ivaretatt for alle trafikantergrupper. For å oppnå dette er det nødvendig med økt fokus på grunnleggende kunnskap om trafikksikkerhetseffekten av ulike drift og vedlikeholdstiltak. Noe av dette er belyst i FoUI-programmet «BEVEGELSE», i mange av Statens havarikommisjon (SHK) sine tilrådninger og i *Trafikksikkerhetshåndboken*, men det er behov for at kunnskapen videreutvikles, fornyes og systematiseres for å sikre optimal bruk av midler. I planperioden blir det særlig viktig med kunnskap om effektive driftsmetoder for gang- og sykkelanlegg i byområder som kan redusere risiko for singelulykker for både gående og syklende.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

## Byområder

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I tillegg er det i *Nasjonal transportplan 2025-2036* et langsiktige mål om 20 prosent sykkelandel i byområdene. Det er betydelig høyere risiko for å bli drept eller skadd som fotgjenger og syklist enn som bilfører. Det er derfor særlig viktig med god kunnskap om årsaker til ulykker og skader, samt om trafikksikkerhetseffekter av ulike tiltak rettet mot disse trafikantgruppene. I planperioden er det blant annet behov for økt kunnskap om samspillsutfordringer, konflikter og vikepliktsbrudd, og om omfang og kjennetegn for ulykker som i mindre grad fanges opp i den offisielle ulykkesstatistikken (singelulykker med fotgjengere, syklist og elsparkesyklister).

## Utforming og dimensjonering av veier og gater

Veinormalene med tilhørende veiledninger bygger på oppdatert kunnskap og best praksis, der trafikksikkerhet veies opp mot andre samfunns mål som fremkommelighet, klima og miljø, og mot kostnader. Det er derfor behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter, som kan legges til grunn ved videreutvikling av regelverket. I planperioden vil det være behov for oppdatert kunnskap om sammenhengen mellom risiko, ulykker og veigeometriske størrelser som tverrsnitt og kurvatur. Dette vil være avgjørende for at vi skal få veilinjer med lavest mulig kostnad og som samtidig har en høy trafikksikkerhetsmessig standard. Det er også behov for utdypende kunnskap om hvordan utforming av konkrete løsninger for gående og syklende påvirker risiko for ulykker.

## Trafikantatferd

En stor andel av trafikkulykkene kan knyttes til menneskelige feil. For å redusere omfanget av slike ulykker trenger vi bedre forståelse av trafikantens atferd. Det er behov for stor grad av tverrfaglighet i forskningen om trafikantatferd, med bidrag fra blant annet nevrovitenskap, pedagogikk og psykolog. Det norske fagmiljøet innen trafikkpsykologi er lite og fragmentert, noe som vanskeliggjør samhandling og kunnskapsutveksling. Trygg Trafikk vil derfor, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikkpsykologi. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikkpsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter (tiltak 173).

Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt med mål om å identifisere hvordan trafikkklærerutdanningen kan bidra mer effektivt til å redusere de vanligste ulykkestypene i trafikken som skyldes menneskelige faktorer (tiltak 174). Som en del av prosjektet vil det bli etablert en database for innsamling og analyse av både kvalitative og kvantitative data, som grunnlag for å følge utviklingen over tid.

## Kjøretøyteknologi og den menneskelige faktor

Kjøretøyparken er i en rivende utvikling og det er grunn til å tro at trafikksikkerhetsbidraget fra en mer moderne bilpark vil kunne bidra vesentlig til at vi når ambisjonen for maksimalt antall drepte

og hardt skadde i 2030. Dette forutsetter utskifting av bilparken kombinert med utvikling og implementering av trafikksikkerhetsfremmende førerstøttesystemer. For å kunne følge denne utviklingen, og eventuelt stimulere til økt utskifting av bilparken, er det nødvendig med oppdatert kunnskap, både om trafikksikkerhetseffekten av nye førerstøttesystemer og om utbredelsen av førerstøttesystemer i bilparken. I tillegg er det behov for mer kunnskap om bruken av førerstøttesystemer og automatiserte kjøresystemer, og om hvordan disse påvirker trafikantenes atferd. Dette omfatter også kunnskap om hvilke tiltak som vil kunne bidra til mer trafikksikker bruk av slike systemer, samt kunnskap om digitale sårbarheter.

### Motorsykkel

De siste årene har om lag 20 motorsyklister blitt drept i Norge hvert år. I 2024 var over 20 prosent av alle dødsulykker på veinettet motorsykkelulykker. Utforkjøring er den ulykkestypen som forekommer hyppigst. I planperioden vil det derfor være et særlig behov for økt kunnskap om forhold som bidrar til alvorlige utforkjøringsulykker blant motorsyklister. Dette omfatter blant annet:

- Hvordan kravet om ABS bremses på nye tunge motorsykler som ble innført i 2017 påvirker hvordan motorsyklisten treffer rekkverk (som grunnlag for å vurdere hvordan rekkverk bør utformes og behovet for underskinner).
- Blikkbruk og plassering for motorsyklister som kjører i følge (som grunnlag for opplæring og bevisstgjøring om riktig blikkbruk og plassering i kurver).
- Bruk av særskilt veioppmerking i kurver (som grunnlag for å vurdere effekt på fartsnivå og plassering i kurver samt på ulykker (se tiltak 121 og omtale i kapittel 14.3)).

### Risikovillige førere

Risikovillige førere setter både seg selv og andre trafikanter i fare. Høy fart, rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr (hjelme på motorsykkel og bilbelte) er risikoatferd som øker faren for alvorlige ulykker betydelig. I analyser av dødsulykker i 2024 er det avdekket at disse risikofaktorene også ofte er til stede i samme ulykke. Ulike kombinasjoner av de medvirkende faktorene høy fart, rus og manglende sikkerhetsutstyr var til stede i 49 av dødsulykkene i 2024, noe som utgjorde om lag 60 prosent av dødsulykkene.<sup>147</sup> Risikovillige førere er en gruppe som i mindre grad nås med tradisjonelle informasjons- og holdningsskapende tiltak. Samtidig er det helt avgjørende å nå denne gruppen for å nå etappemålet for drepte og hardt skadde i 2030. Økt kunnskap om effektive og målrettede tiltak rettet mot risikovillige førere er derfor helt nødvendig.

Unge med høy risikovilje har spesielt stor sannsynlighet for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker. Dette skyldes at de oftere enn andre utsetter seg for farlige situasjoner gjennom høyrisikoatferd. Når økt risikovilje kombineres med umodenhet og manglende kjøreeerfaring, forsterkes ulykkesrisikoen ytterligere. Dette er en viktig forklaring på hvorfor unge menn og ferske førere er overrepresentert i ulykkesstatistikken, noe en nylig gjennomført temaanalyse av ungdomsulykker i Norge bekrefter.<sup>148</sup> For å kunne gjennomføre effektive og målrettede tiltak rettet mot unge er det avgjørende å identifisere hvilke unge som er mest risikovillige. Statens vegvesen vil derfor

<sup>147</sup> Statens vegvesen. 2025. [Dybdeanalyser av døds-ulykker i vegtrafikken 2024](#). SVV rapporter nr. 1077.

<sup>148</sup> Statens vegvesen. 2025. [Temaanalyse av alvorlige trafikkulykker med unge Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013–2023 og registrerte personskadeulykker 1983–2023](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1097.



etablere et tverrfaglig forum for å samle, dele og videreutvikle kunnskap basert på fagekspertise knyttet til risikoutsatt ungdom fra ulike perspektiver. Relevante aktører vil være innenfor psykisk helsevern, NAV, utdanningssektoren, politiet, barnevern og andre som har innsikt og kompetanse om målgruppen.

### Oppfølgingstiltak:

173. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikkpsykologi. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikkpsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter.
174. Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt om trafikkopplæring og ulykkesreduksjon.

## 19.3 Kunnskap om ulykkesituasjonen og tilstandsutviklingen

### Videreutvikling av Statens vegvesens ulykkesregister

Statens vegvesen lanserte i september 2020 et nytt revidert ulykkesregister, *TRULS*. I første fase ble det tidligere *STRAKS*-registeret overført til ny teknologisk plattform og det ble gjort tiltak for å bedre kvalitet og datasikkerhet. Statens vegvesen har også publikumsløsningen *TRINE*, som gir allmenheten mulighet til å filtrere og sette opp enkle tabeller med ulykkesdata. I tillegg er ulykkesdata tilgjengelige i *Vegkart*.<sup>149</sup>

I 2022 fikk fylkeskommunene og noen offentlige forvaltningsorganer med tjenstlig behov (Nye Veier, Statens havarikommisjon og politiet) tilgang til *TRULS*. Fylkeskommunene har tilgang til alle ulykkesdata for sine respektive fylker.

I 2024 startet den elektroniske overføringen av data fra politiet til Statens vegvesen. Dette sikrer at ulykkesregisteret til Statens vegvesen får mer og bedre data om ulykker, samt at data kommer raskere enn tidligere. For å sikre bedre kvalitet på ulykkesdata vil Statens vegvesen i samarbeid med politiet utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som er oppdatert med blant annet nye enhetstyper (tiltak 175).

Statens vegvesen vil i planperioden gjennomføre tiltak som vil gi en ytterligere forbedring av kvaliteten på ulykkesdata. Det er et mål å samle all informasjon om en ulykke fra de ulike kildene internt i Statens vegvesen, så som *TRULS*, ulykkesanalysegruppens database og eventuelt andre kilder. I tillegg vil Statens vegvesen se på muligheten for å hente data om skadegrad fra helsevesenet for å få et mer komplett ulykkesbilde. Statens vegvesen vil også tilgjengeliggjøre data for

<sup>149</sup> | [Vegkart](#) vises data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), herunder trafikkulykker.

offentlige forvaltningsorganer og veimyndigheter som har behov for informasjon utover det som i dag ligger i *TRINE*.

### **Videreutvikling av arbeidet til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)**

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Formålet med analysene er å få økt kunnskap om årsaksforhold og skademekanismer som kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker med alvorlige konsekvenser. I tillegg til å belyse den enkelte ulykke, samles informasjon om ulykkene og de medvirkende faktorene i UAG sin database. Databasen er et viktig kunnskapsgrunnlag og brukes til forskning og til tema- og trendanalyser, og som underlag for politikk- og tiltaksutforming.

Det har over tid vært en større reduksjon i drepte enn i hardt skadde, og en forutsetning for å nå etappemålet for 2030 er at vi de nærmeste årene får en betydelig reduksjon i antall hardt skadde. Det er da viktig å avdekke om det er spesifikke tiltak som kan bidra til en bedre utvikling i antall hardt skadde. Mer kunnskap om ulykker med hardt skadde kan også gi innsikt i faktorer som hindret dødelig utfall, og om det er andre medvirkende faktorer knyttet til årsaks- og skadeforhold enn i dødsulykkene. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde (tiltak 176).

For alle dybdeanalyser av dødsulykker identifiseres medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og at ulykken fikk dødelig utfall. I tillegg blir det vurdert om ulykkesanalysen har gitt kunnskap om sikkerhetsproblemer som kan forebygges ved å iverksette tiltak, enten hos Statens vegvesen eller andre offentlige og private aktører. Dette kan både være konkrete fysiske tiltak på ulykkesstedet, endring av regelverket, behov for økt kunnskap og behov for trafikantrettede tiltak. De enkelte ulykkesanalyse-rapportene (UAG-rapport) formidles til den aktuelle veimyndighet. Statens vegvesen utarbeider også hvert år en samlerapport som gjennomgår resultatene fra analysearbeidet og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet. For å styrke formidlingen og legge til rette for at funnene fra ulykkesanalysearbeidet tas i bruk, vil Statens vegvesen utvikle en søkbar løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, samt et system for å følge opp funnene og læringspunktene. Det vil i tillegg bli utarbeidet læringsark som oppsummerer viktige funn innenfor sentrale tema (tiltak 177).

### **Tematiske analyser av ulykkesdata**

Temaanalyser av spesifikke trafikantgrupper eller ulykkestyper kan gi innsikt i hvorfor disse ulykkene skjer, som igjen kan gi grunnlag for å identifisere treffsikre tiltak. Slike analyser tar gjerne utgangspunkt i UAG-databasen og UAG-rapporter, men kan også suppleres med øvrig ulykkesstatistikk og andre datakilder. Statens vegvesen har utarbeidet en rekke temaanalyser, blant annet om eldreulykker, ulykker med ATV, ulykker i gangfelt og ulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei. Disse gir et viktig grunnlag for organisatorisk læring og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året (tiltak 178). Aktuelle tema vil blant annet være ulykker i tunnel, dekk, sykkelulykker, ulykker med elsparkesykkel, fotgjengerulykker og ulykker i byområder. Funnene i temaanalysene vil bli formidlet på en lettfattelig måte ved hjelp av læringsark.

### Bruk av skadedata fra helsesektoren for å få et mer komplett bilde av ulykkessituasjonen

Den offisielle ulykkesstatistikken er basert på politirapporterte veitrafikkulykker med personskade. Det er imidlertid betydelig underrapportering av skadde etter trafikkulykker. Dette gjelder særlig lettere skadde, men også mange hardt skadde faller utenfor den offisielle statistikken. Underrapporteringen er spesielt stor når det gjelder singelulykker med sykkel og elsparkesykkel. I tillegg inngår ikke fotgjengeres singelulykker i definisjonen av en veitrafikkulykke (se kapittel 13.3).

Et utfyllende kunnskapsgrunnlag, som gir et mest mulig komplett bilde av ulykkesomfang, ulykkestyper, risikofaktorer og årsakssammenhenger, er en forutsetning for målrettet forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, lokalt så vel som nasjonalt. Bruk av skadedata fra helsesektoren vil bidra til å utfylle den offisielle ulykkesstatistikken, særlig for ulykkestyper med betydelig underrapportering. Det er nødvendig å samkjøre innsatsen på tvers av aktører, både for å innhente, sammenstille og analysere data, og for å tilgjengeliggjøre denne kunnskapen. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Skadeforebyggende forum er blant aktørene som er pådrivere i dette arbeidet. For at skadedata fra helsesektoren skal bidra til færre drepte og hardt skadde er det videre en forutsetning at ny kunnskap og innsikt tilgjengeliggjøres og tas i bruk i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Formålet med *Fyrtårnprosjektet* er, gjennom bruk av skadedata fra helsesektoren, å få et mer komplett bilde av omfanget av skadde etter ulykker i trafikken, samt å få bedre analyser og mer bruk av relevante data. Arbeidet skal blant annet gi grunnlag for å kunne sette reviderte etappemål for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken som i større grad gjenspeiler det faktiske omfanget av hardt skadde. Prosjektet ble startet i 2022, og har i utgangspunktet en varighet på fem år (frem til 31. desember 2026). Folkehelseinstituttet (FHI) leder arbeidet, med deltakere fra Statens vegvesen, Nasjonalt traumeregister, deltakende sykehus og kommunale legevakter, samt folkehelsekoordinatør fra en av de syv byene hvor *Fyrtårnprosjektet* registrerer data. Ti sykehus og syv kommunale legevakter deltar i *Fyrtårnprosjektet*. Blant de deltakende sykehusene har man sett en økning i andel skader rapportert med skadeskjema (FMDS<sup>150</sup>) sett opp mot skadediagnoser i Norsk pasientregister (NPR). Den estimerte komplettheten for de deltakende enhetene innen spesialisthelsetjenesten økte fra 47 prosent i 2022 til 67 prosent i 2024. Fremdriften i prosjektet har vært lavere enn ønsket og planlagt. Imidlertid har arbeidet et betydelig potensial for å kunne gi mer reelle tall for hardt skadde i trafikkulykker. Dette vil være et sentralt moment når det vurderes om prosjektet skal videreføres utover 2026 (tiltak 179).

I påvente av at *Fyrtårnprosjektet* leverer data, har det blitt satt i gang flere initiativ for å ta i bruk data fra helsevesenet. Gjennom registreringer ved Oslo skadelegevakt av skader blant fotgjengere (2016<sup>151</sup>), syklistene (2014<sup>152</sup>, 2019/2020<sup>153</sup> og 2023<sup>154</sup>) og elsparkesyklister (2019/2020<sup>155</sup> og

<sup>150</sup> Felles Minimum Datasett (FMDS) er et skaderegistreringsskjema med utdypende informasjon om skaden (skadetidspunkt, skadested, skademekanisme, alvorlighetsgrad, fremkomstmiddel m.m.)

<sup>151</sup> TØI-rapport 1609/2017 [Fotgjengerskader i Oslo i 2016 - En analyse av skadedata fra Oslo legevakt](#)

<sup>152</sup> Oslo skadelegevakt. 2015. [Sykkelskader i Oslo 2014](#)

<sup>153</sup> Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720.

<sup>154</sup> Statens vegvesen. 2026. [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt](#). Statens vegvesen rapporter nr. 1106.

<sup>155</sup> Statens vegvesen. 2021. [Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020](#). Statens vegvesen rapporter nr. 720.

2023<sup>156</sup>) har det kommet frem ny kunnskap om blant annet omfang, alvorlighetsgrad og årsaker til skadene. Resultatene fra Oslo skadelegevakt har vært viktig for å kunne følge ulykkesutviklingen og vurdere behov for tiltak, særlig rettet mot elsparkesykkel. Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil gjennomføre kartlegginger av skader med fotgjengere, syklistar og elsparkesyklister i perioden 2026-2029.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har hatt flere forskningsprosjekter for å få økt kunnskap om ulykker med syklistar, elsparkesyklister og gående. Gjennom prosjektet *ReCyCLIST* ble det utviklet et digitalt registreringsverktøy der pasienter ved legevakt og sykehus i Agder selv kunne registrere ulykker på sykkel og elsparkesykkel. Registreringen pågikk fra 1. juni 2022 til utgangen av september 2023 og omfattet stedfesting på kart, type skade og årsak.<sup>157</sup> Dette er videreført i prosjektet *CyWalk* som også inkluderer ulykker med gående.<sup>158</sup> Prosjektet pågår fra mai 2024 og ut 2027, og omfatter flere byområder. Gjennom *CyWalk* deles ulykkesdata med de involverte kommunene fortløpende, slik at det skal være mulig å ta i bruk kunnskap om årsaker til ulykker for å identifisere tiltak (se også faktaboks 13.1 i kapittel 13.2).

De forskjellige prosjektene fremskaffer ulike data, som på ulike måter gir ny innsikt og bedre oversikt over omfang, årsaker m.m. Kunnskap fremskaffet gjennom disse prosjektene gir et svært viktig supplement til de offisielle ulykkesdataene og bidrar til at vi får et mer utfyllende bilde av den reelle ulykkessituasjonen. Et eksempel på dette er vist i faktaboks 19.1. Mens sykkel-skader utgjør en relativt liten andel i den offisielle ulykkesstatistikken, viser registreringer ved Sykehuset i Vestfold at syklistar stod for nær halvparten av alle skadetilfeller registrert i perioden 2020-2022.

---

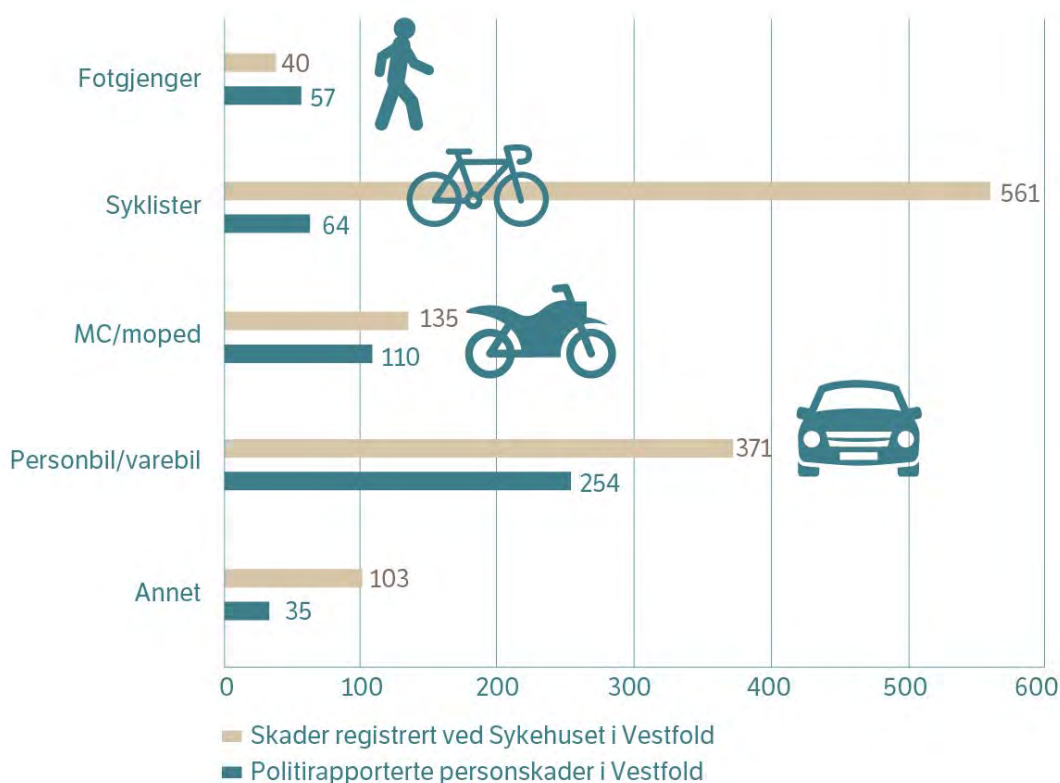
<sup>156</sup> Statens vegvesen. 2026. *Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt*. Statens vegvesen rapporter nr. 1106.

<sup>157</sup> Omtale av *ReCyCLIST*: <https://www.toi.no/recyclist/>

<sup>158</sup> Omtale av *CyWalk*: <https://www.toi.no/cywalk/>

### Faktaboks 19.1 – Registrering av skadedata ved Sykehuset i Vestfold

Vestfold fylkeskommune samarbeider med Sykehuset i Vestfold om registrering av skadedata for trafikkulykker for å få et bedre grunnlag for å både følge ulykkesutviklingen og vurdere aktuelle tiltak. Figuren viser resultater av registreringer i perioden 2020-2022, sammenholdt med registrering av politirapporterte personskadeulykker.<sup>159</sup>



Figur 19.1 - Sammenligning mellom sykehusregistrerte og politirapporterte trafikkulykker 2020-2022.

Hovedbildet er at de politirapporterte personskadeulykkene gir en betydelig underrapportering, særlig for sykkelulykkene. Mens de politirapporterte ulykkene gir et bilde av at det er ulykker med personbil og varebil som er den største utfordringen, viser de sykehusregistrerte ulykkene at hovedutfordringen er sykkelulykker. Ni av ti sykkelulykker er ikke registrert i den offisielle statistikken. Fra og med 1. januar 2024 registreres også data om singelulykker med gående.

Skadedata stedfestes og presenteres sammen med de politirapporterte ulykkene og andre trafikkdata i et digitalt analyseverktøy.<sup>160</sup>

<sup>159</sup> Vestfold og Telemark fylkeskommune. 2023. [Skadedataprojektet - En rapport med resultater og erfaringer fra prosjektperioden](#)

<sup>160</sup> [Mobilitet i Vestfold](#) – digitalt analysebrett for mobilitet



### Systematisering av kunnskap om veitrafikkulykker i Forsvaret

I Forsvaret samles det inn opplysninger om ulykker og nestenulykker i veitrafikken, men det foreligger ingen samlet og enhetlig oversikt. Forsvaret vil derfor systematisere innsamling av rapporter om ulykker og nestenulykker, herunder også trafikkulykker med allierte styrker i Norge (tiltak 180). Et systematisk rapporteringssystem vil gi god oversikt, styrket analysemulighet og økt evne til å identifisere risikoområder. Inkludering av hendelser med allierte styrker er avgjørende for et korrekt og helhetlig risikobilde.

### Oppfølging av tilstandsutviklingen

Som en del av oppfølgingen av de nasjonale tiltaksplanene for trafiksikkerhet på vei er det fastsatt målindikatorer innenfor områder med dokumentert vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde (se også kapittel 1.4). Gjennom jevnlig tilstandsundersøkelser får vi kunnskap om historisk utvikling og trender, som gir grunnlag for å evaluere og kontinuerlig forbedre trafiksikkerhetsarbeidet. Kunnskap om tilstandsutviklingen gir grunnlag for å vurdere om vi er på rett vei innenfor de enkelte innsatsområdene, eller om det er behov for forsterket innsats. Denne kunnskapen brukes også som grunnlag for å fastsette ambisjonsnivået for målindikatorene i de nasjonale tiltaksplanene for trafiksikkerhet. I planperioden vil Statens vegvesen gjennomføre tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelmer, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år) (tiltak 181).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

**Oppfølgingstiltak:**

- 175. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet.
- 176. Statens vegvesen vil gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde.
- 177. Statens vegvesen vil utarbeide en løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, og et system for formidling og oppfølging av funn og læringspunkter.
- 178. Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året.
- 179. Statens vegvesen, FHI og Helsedirektoratet vil fortsette å bidra i *Fyrtårnprosjektet*. Prosjektet har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter ulykker i trafikken, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
- 180. Forsvaret vil systematisere innsamling av rapporter om ulykker og nestenulykker, herunder også trafikkulykker med allierte styrker i Norge.
- 181. Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil gjennomføre tilstandsundersøkelser som gir grunnlag for å følge opp mål for tilstandsutviklingen. Statens vegvesen har ansvar for tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelmer, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år).

## 19.4 Kunnskap om effekt av tiltak og utvikling av trafikksikkerhetsverktøy

### Modellverktøy for å beregne risiko og skadekostnader (*Skost*)

Statens vegvesen bruker ulykkesmodeller for å beregne forventet antall ulykker og skader på ulike veistreknings, som grunnlag for å kunne prioritere strekninger der det er størst behov for trafikksikkerhetstiltak. Modellene er basert på ulykkesdata, trafikkmengde (ÅDT), lengde, veitype og andre veiegenskaper. Beregningen gjøres med verktøyet *Skost*, der de registrerte skadetallene på en gitt strekning sammenlignes med de estimerte normale skadetallene for alle tilsvarende like strekninger i Norge. Dette resulterer i en beregnet forventet fremtidig ulykkessituasjon på strekningen. *Skost* er dermed et nyttig verktøy i arbeidet med å identifisere strekninger med høy forventet skadekostnad. I tillegg er det et utgangspunkt for å beregne virkninger av tiltak.

En oppdatert versjon av *Skost* ble ferdigstilt i 2024, og er tilgjengelig for bruk internt i Statens vegvesen. I forbindelse med ferdigstillingen ble programmet oppdatert fra å være et Excel-basert verktøy, til å bli tilgjengeliggjort i PowerBI. Videreutviklingen inkluderte også visning av resultater i en kartløsning.

Skost er utarbeidet både for riksveinettet og for fylkesveinettet, og vil i tillegg til Statens vegvesen også bli gjort tilgjengelig for fylkeskommunene og for Nye Veier. Verktøyet vil bli videreutviklet og oppdatert i lys av ny kunnskap om trafikksikkerhet.

### Verktøy for å beregne effekt av trafikksikkerhetstiltak på vei (*TSeffekt*)

På strekninger der det er påvist høy risiko eller høye skadekostnader vil det være behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen har utviklet og oppdatert beregningsverktøyet *TSeffekt*, som brukes til å beregne trafikksikkerhetsvirkninger av stedfestede tiltak. Beregningene tar utgangspunkt i registrert ulykkessituasjon i før-situasjonen, ulykkesmodellene og forventet effekt av det aktuelle tiltaket.<sup>161</sup> Beregningene viser tiltakets forventede bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. *TSeffekt* er tilpasset bruk både på riksveier og fylkesveier.

### Kunnskap om effekt av tiltak

Oppdatert kunnskap om forventet trafikksikkerhetseffekt av ulike tiltak er et viktig grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet, både lokalt, regionalt og nasjonalt. *Trafikksikkerhetshåndboken*, som utgis av TØI med finansiering fra Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, er en viktig kilde til slik kunnskap. Denne fornyes kontinuerlig, med et antall oppdaterte kapitler hvert år. Revisjonene legges ut på nettet etter en kvalitetssikring av fagpersoner. Arbeidet med oppdatering av *Trafikksikkerhetshåndboken* vil bli videreført. I planperioden vil omtalen av virkninger knyttet til klima og miljø utvides og oppdateres for å belyse målkonflikter og målsammenfall.

*Effektkatalogen* er først og fremst et grunnlag til beregningsverktøyet *TSeffekt*, men kan også brukes som grunnlag for å vurdere trafikksikkerhetseffekter og prioritere tiltak generelt. Den bygger i hovedsak på *Trafikksikkerhetshåndboken*, og oppsummerer forventede effekter på antall drepte og skadde for ulike trafikksikkerhetstiltak. Dette er kunnskap som er relevant i en rekke sammenhenger, for eksempel ved revisjon av veiledninger og normaler, trafikksikkerhetsinspeksjoner og -revisjoner og vurdering av aktuelle løsninger i plan- og byggeprosjekter. Statens vegvesen vil legge til rette for at kunnskapen om virkninger av tiltak blir tatt mer i bruk.

### Bruk av maskinlæringsalgoritmer, kunstig intelligens og nye digitale verktøy

Statens vegvesen har etablert flere datadomener innen ulike virksomhetsområder, blant annet trafikksikkerhet (*Datadomene Nullvisjonen*). Formålet med *Datadomene Nullvisjon* er å skape merverdi av data ved å samle inn og analysere informasjon og kunnskap fra ulike kilder. Gjennom hypotesetesting og analyser utvikles konkret innsikt som danner grunnlag for anbefalinger, og som igjen kan omsettes til målrettede trafikksikkerhetstiltak.

<sup>161</sup> *TSeffekt* inkluderer per i dag 75 ulike trafikksikkerhetstiltak som man kan beregne effekten av. Effektene er ment å brukes på forventede antall skader. Det forventede antall skader, for eksempel på en veistrekning, er det antall skader man forventer på lang sikt dersom ingen tiltak implementeres og alt annet er uendret. Effekten av ulike tiltak baserer seg på kunnskap i *Trafikksikkerhetshåndboken*, og tiltakene er oppsummert i Transportøkonomisk institutt sin *Effektkatalog*.

Så langt har analysene hovedsakelig vært basert på data om vei- og trafikkforhold, for eksempel i arbeidet med å identifisere risikokurver og gjennomføre rekkverksanalyser. I planperioden vil datadomenet også utforske potensialet i data knyttet til kjøretøy og trafikant. Aktuelle problemstillinger kan være om det finnes strekninger der førerstøttesystemer ofte griper inn, eller om det kan identifiseres områder med høy fart eller lav friksjon. På trafikantsiden vil analyser av føreropplæring være særlig relevante, samt muligheten for å identifisere ulike trafikantprofiler, som for eksempel "råkjøreren" eller "yrkessjåføren".

Ny innsikt om vei- og trafikkforhold, kjøretøy og trafikant kan kombineres i mer komplekse analysemodeller. Dette gir grunnlag for dypere forståelse og mer målrettede og effektive tiltak, for eksempel mer treffsikre trafikksikkerhetskampanjer. Statens vegvesen vil, basert på ny innsikt som fremkommer gjennom *Datadomene Nullvisjonen*, identifisere, prioritere og anbefale nye trafikksikkerhetstiltak.

Datadomenet sammenstiller eksisterende datakilder for å teste hypoteser gjennom analyser. En utfordring har vært at data ofte samles inn til spesifikke formål, noe som kan gjøre det vanskelig å bruke dem til analyse. I tillegg kan personvern hensyn sette begrensninger. Statens vegvesen samler kontinuerlig inn store mengder data, og fremover vil det være viktig å utvide formålet med innsamlingen til også å omfatte analyse og innsiktsutvikling.

## 19.5 Formidling av kunnskap

Flere aktører bruker ressurser på å formidle kunnskap om trafikksikkerhet utover egen organisasjon. Trygg Trafikk har i mange år avholdt årlige konferanser der det fokuseres på samfunnsaktuelle tema av betydning for trafikksikkerheten, og vil fortsette med dette i planperioden. I tillegg vil Trygg Trafikk arrangere fagmøter om relevante trafikksikkerhetstema for å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet (tiltak 182). Flere fylkeskommuner arrangerer årlige konferanser der målgruppen er kommunalt ansatte og andre som jobber med trafikksikkerhet på lokalt nivå. Ansatte i Statens vegvesen bidrar i betydelig grad til formidling av kunnskap om trafikksikkerhet, både på egne arrangementer som er åpne for ekstern deltakelse og på andre aktørers arrangementer.

En rekke enkeltpersoner, lag og foreninger driver utøvende, holdningsskapende arbeid rettet mot ulike trafikantgrupper. Flere av aktørene jobber relativt isolert og med små eller ingen budsjetter. *Trafikkatferd* er et nasjonalt samarbeidsforum for personer som driver utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, og arbeider for at disse skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet. Formidlingen skjer på webinarer og møter (tiltak 183).



Statens vegvesen startet i 2022 opp webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet. Det er siden arrangert webinarer om ulike tema, som alle ligger tilgjengelig på Youtube. Statens vegvesen vil videreutvikle denne webinarserien og knytte den tettere opp mot innsatsområdene i tiltaksplanen (tiltak 184).



### Oppfølgingstiltak:

182. Trygg Trafikk vil hvert år arrangere en nasjonal trafikksikkerhetskonferanse og fire fagmøter, der formålet er å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet.
183. Samarbeidsforumet *Trafikkatferd* vil arbeide for at aktører som jobber med utøvende holdningsskapende arbeid skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet.
184. Statens vegvesen vil videreutvikle webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* som arena for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.



# Del III - Øvrige områder







## 20. Straff og førerett

### Etterforskning og straffesaksbehandling

God etterforskning og straffesaksbehandling fører til at flere lovbrudd blir oppklart og at straffe-reaksjonen blir riktig. Politiet vil derfor ferdigstille saker om trafikklovbrudd i umiddelbar tilknytning til lovbruddet, slik at sakene raskt kan påtaleavgjøres. Dette vil gi en god allmenn- og individualpreventiv effekt.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt farlig bevisst kjøreatferd, er blant Riksadvokatens prioriterte saksområder. Dette følger av Riksadvokatens årlige prioriteringskrav til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen. Riksadvokaten har i brev fra 2017 gitt direktiver for den kvalitet og standard som politiet skal forholde seg til i etterforskning av alvorlige trafikkulykker.<sup>162</sup> Politiet vil følge opp Riksadvokatens direktiver.

### Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet

Politiet vil ha høy oppmerksomhet på risikovillige førere ved bruk av kunnskap og teknologiske hjelpemidler, som for eksempel ANPR<sup>163</sup> og analyseinstrumenter for annen ruspåvirkning enn alkohol.

Politiet vil øke fokuset på inndragning og bruksforbud av kjøretøy som følge av grove eller gjentatte trafikklovbrudd.

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene har sett på forslag til skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken. Arbeidsgruppen har blant annet foreslått regler for mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd. Forslaget har vært på offentlig høring, med høringsfrist 8. mai 2025. Samferdselsdepartementet går gjennom høringssvarene og vurderer videre oppfølging. Regjeringen vil ta endelig stilling til forslagene etter at departementet har behandlet saken ferdig.

### Tiltak innen førerett - Prikkbelastning

Prikkbelastning av førerkort ble innført i Norge i 2004. Ordningen er utformet slik at det skal være en sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen. Politiet har gjennom flere år benyttet digital bødelegging på kontrollstedet. Det medfører umiddelbar registrering av prikkbelastning, samt et sikrere system for å avdekke om føreretten skal inndras på grunn av for høy prikkbelastning. Politiet registrerer også midlertidig førerkortbeslag direkte i førerkortregisteret.

*Forskrift om prikkbelastning (Prikkforskriften)* gir nærmere regler for hvilke trafikklovbrudd som gir prikkbelastning. Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år taper føreretten

<sup>162</sup> Brev fra Riksadvokaten datert 11/8-2017 om «Dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker – tilrådninger og pålegg fra Riksadvokaten».

<sup>163</sup> ANPR (Automatic Number Plate Recognition) er en teknologi for gjenkjenning av bilsilt. Teknologien består av et kamerasystem og programvare som tolker bilder og gjør automatiske registersøk.

for seks måneder. Når føreren får tilbake føreretten etter at denne har vært tapt, skal prikkene som lå til grunn for, eller ble tatt i betraktning ved rettighetstapet, slettes i registeret. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, utrede en mulig endring i *prikkforskriften*, slik at det etter første gangs tap av føreretten settes mer restriktive kriterier knyttet til senere tap av føreretten. Dette kan for eksempel være i form av færre prikker før tap av føreretten, lenger tid for opparbeidelse av prikker og/eller lengre tap av føreretten (tiltak 185). Formålet med dette er at det skal gi notoriske overtreddere et incitament til endret atferd.

### Manglende edrueighet etter vegtrafikklovens § 34

Vegtrafikkloven inneholder bestemmelser om tap og tilbakekall av førerett i §§ 33 og 34. Loven bygger på et tosporet system. Tap av retten til å føre motorvogn kan for det første skje i forbindelse med straffesak etter § 33 nr. 1, dersom innehaveren blir «*ilagt straff*». Tilbakekall på annet grunnlag enn at innehaveren blir ilagt straff skjer administrativt etter reglene i vegtrafikkloven § 34. De administrative forvaltningsvedtakene er proaktive beslutninger, og skal sikre at innehavere av førerett på ethvert tidspunkt fyller de lovfastsatte krav for å ha rett til å føre motorvogn.

Vegtrafikkloven § 34 inneholder to ulike grunnlag for tilbakekall som følge av rusmiddelbruk. Etter første og andre ledd kan føreretten tilbakekalles dersom innehaveren ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til blant annet helse, herunder at innehaveren ikke må misbruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Tilbakekall etter denne bestemmelsen bygger på medisinskfaglige vurderinger etter førerkortforskriftens vedlegg 1.<sup>164</sup> De såkalte helsesakene fanges som regel opp av helsepersonell og ikke av politiet. Vegtrafikkloven § 34 femte ledd inneholder i tillegg tilbakekallshjemmelen som gir politiet adgang til, på nærmere vilkår, å tilbakekalle føreretten dersom innehaveren av føreretten «*ikke er edrueelig*» eller «*hans vandel for øvrig*» er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

Politiet skal følge opp forvaltningshjemplene gjennom observasjoner under kontroll og i andre sammenhenger der innehaver av førerett har en atferd der det med rimelighet kan stilles spørsmål ved om vilkårene etter bestemmelsene er oppfylt. Eksempelvis kan dette være når politiet gjennom en straffesak får informasjon om at en person misbruker rusmidler i et slikt omfang at det utgjør en risiko i trafikken.

### Arbeid med nytt regelverk i EU - Trafikksikkerhetspakken

EU-kommisjonen foreslo i 2023 *Trafikksikkerhetspakken* (The Road Safety Package), som består av tre deler:

- Revisjon av førerkortdirektivet.<sup>165</sup>
- Revisjon av direktiv om grensekryssende håndheving av trafikkovertrедelser.<sup>166</sup>
- Nytt direktiv om tilbakekalling av førerett.<sup>167</sup>

<sup>164</sup> [Forskrift om førerkort m.m. \(førerkortforskriften\) Vedlegg 1 Helsekrav](#)

<sup>165</sup> *Driving License Directive*

<sup>166</sup> *Directive on Cross Border Enforcement on road safety related traffic offences*

<sup>167</sup> *Directive on Driving Disqualification*

Alle de tre delene er nå vedtatt i EU og vil kunne få betydning for førerett i Norge.

**Nytt førerkortdirektiv** ble vedtatt 22. oktober 2025 (Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU)2025/2205). Formålet med fjerde førerkortdirektiv er å bidra til å øke trafikksikkerheten og legge til rette for fri bevegelighet for EU-borgerne. Direktivet tar hensyn til den digitale utviklingen og miljøspørsmål. Direktivets innhold følger i hovedsak innholdet i tredje førerkortdirektiv, men med en ny struktur.

Hovedendringene i det nye førerkortdirektivet er blant annet:

- Innføring av digitalt førerkort for hele EU.
- Førerkort i klasse B for 17-åringer med ledsager.
- Prøveperiode i alle klasser ved førstegangsutstedelse.
- Krav til førerkortinnehavers helse.
- Utvidede vektgrenser for enkelte førerkortklasser.
- Fjerning av krav om trinnvis erverv av førerkort for tyngre klasser.

Direktivet vil i ulik grad få konsekvenser for Norge. I mange tilfeller har Norge sikkerhetsstandarder og bestemmelser som går lenger enn det som ligger i nytt direktiv, og det er viktig at vi fortsatt skal kunne opprettholde dette. Det vil måtte gjennomføres regelverksendringer og oppdatering av rutinebeskrivelser og læreplaner. I tillegg vil det måtte gjennomføres endringer i, og utvikling av, relevante tekniske systemer i førerkortforvaltningen.

Det nye digitale førerkortet i EU gjør at det må utvikles nye digitale løsninger, herunder tilrettelegging for plassering av dette i EUs digitale lommebok og en tjeneste for å kunne verifisere digitale førerkort fra andre medlemsland.

Enkelte førerkortklasser får etter det nye direktivet utvidede vektgrenser. Forutsetningen for at en førerkortinnehaver skal kunne benytte disse utvidede vektgrensene er at det gjennomføres kurs og/eller førerprøve. I noen tilfeller stilles det kun krav om å ha hatt førerett i klasse B en viss tid. Medlemslandene står fritt til å velge hvilke krav som skal stilles.

Tidligere har det vært valgfritt for medlemslandene å stille krav til helsemessige undersøkelser før utstedelse av førerkort i lette klasser. Nytt direktiv gir medlemslandene muligheten til å velge mellom å stille krav til medisinsk undersøkelse eller bruk av egenerklæring for utstedelse av førerkort første gang og ved fornyelse, men det er et obligatorisk krav til medlemslandene om å uansett gjennomføre en undersøkelse av synet til den som søker om førerkort.

Obligatorisk medisinsk undersøkelse ved erverv og fornyelse av førerkort i tunge klasser videreføres. Norsk regelverk er i tråd med disse kravene. En nyhet er at alle søkere skal vurderes for synsstyrke og eventuelt henvises til synsfeltundersøkelse dersom det er behov for det.

Direktiv (EU) 2015/413) om **grensekryssende håndheving av trafikkovertredelser** skal fremme utveksling av opplysninger om trafikksikkerhetsrelaterte veitrafikkovertredelser. Formålet er å forenkle håndhevingen av trafikksikkerhetsrelaterte overtredelser som gjøres i et annet land enn der kjøretøyet er registrert. Blant annet skal rettshåndhevende myndigheter ha tilgang til nasjonale registre for å få opplysninger om kjøretøyets registrerte eier og samarbeidet mellom



nasjonale kontaktpunkt skal styrkes. Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen 7. februar 2025, og gjennomført i norsk rett.

Dette direktivet ((EU) 2015/413) er nå vedtatt endret ved direktiv (EU) 2024/3237, som er en del av trafikksikkerhetspakken. Endringsdirektivet utvider listen over overtredelser som kan gi rett til søk i registrene, og åpner også for å innhente flere typer opplysninger enn det som følger av det første direktivet, noe som vil kunne gjøre det enklere å identifisere føreren av kjøretøyet. Det siste direktivet er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Forslaget om nye regler om **tilbakekall av førerett** ble vedtatt 22. oktober 2025 (Europa-parlaments- og rådsdirektiv (EU) 2025/2206). Direktivet angår først og fremst de alvorlige trafikkregelbruddene som blant annet store fartsoverskridelser, promille/ruskjøring samt å forårsake død eller alvorlig kroppsskade som følge av et trafikkregelbrudd. Direktivets formål er å tilrettelegge for at grove trafikkregelbrudd begått i utlandet får konsekvenser for vedkommendes førerett, både i hjemlandet og i resten av EU.

### Oppfølgingstiltak:

185. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, utrede en mulig endring i *prikk-forskriften*, slik at det etter første gangs tap av føreretten settes mer restriktive kriterier knyttet til senere tap av føreretten.

## 21. Bedre skadebehandling

Om lag halvparten av de som dør som følge av trafikkulykker dør i løpet av minutter på skadestedet eller under transport til sykehus, 15 prosent dør på sykehus innen fire timer etter ulykken og de resterende 35 prosentene mer enn fire timer etter ulykken.<sup>168</sup> Tidlig varsling, livreddende førstehjelp på skadested, rask frigjøring og deretter rask transport til sykehus med kvalifisert behandlingstilbud er av stor betydning for utfallet.

### Tidlig varsling

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

I syv prosent av dødsulykkene i Norge i perioden 2017-2024 er det faktorer knyttet til redning som er antatt å ha påvirket pasientens skadeomfang. I over halvparten av disse ulykkene har det vært sen varsling av ulykke, der det har gått uforholdsmessig lang tid fra ulykken inntreffer til nød-etatene varsles. Forskning viser at dersom tiden mellom ulykken og ankomst av akuttmedisinsk personell reduseres vil dette i mange tilfeller kunne ha betydning for utfallet av ulykken.<sup>169</sup>

De fleste ulykker varsles via vanlig mobiltelefon, og disse sender også automatisk inn sin GPS-posisjon til nødmeldesentralene hos de tre nødetatene, men da via systemet Advanced Mobile Location (AML). Alle nødmeldesentralene har kartsystemer som viser nøyaktig posisjon på disse, selv om innringerne ikke nøyaktig vet hvor de befinner seg.

Det er etablert videoløsning mellom innringer og AMK-operatør ved alle landets AMK-sentraler. Dette bidrar til å forenkle dialogen mellom publikum og nødmeldesentralene, og gir operatørene bedre forutsetninger for å skaffe seg oversikt over hendelsen og yte god veiledning om førstehjelpstiltak.

Undersøkelser viser at om lag én av tre vegrer seg for å ringe medisinsk nødtelefon 113 i en akutt situasjon, blant annet på grunn av usikkerhet knyttet til hva de skal si og gjøre. Det er utviklet en KI-basert app (Callersim) som skal implementeres som en viktig del av førstehjelpsopplæringen, og som gir publikum trening i å gjennomføre en realistisk samtale med 113, inkludert forståelse av spørsmål, struktur og tempo i veiledningen. Formålet er å styrke publikums trygghet, redusere terskelen for å ringe og øke evnen til raskt å iverksette riktige førstehjelpstiltak. Løsningen er utviklet med utgangspunkt i trafikkalt grunnkurs førstehjelp. Norsk Førstehjelpsrad planlegger nasjonal utrulling av løsningen i 2026, med sikte på at den både skal kunne benyttes i opplæring og som lavterskel repetisjon (tiltak 186).

ECall er et europeisk nødanropssystem som skal sikre hurtig bistand ved trafikkulykker. Ved ulykke ringer kjøretøy automatisk opp en alarmsentral, taleforbindelse opprettes og opplysninger om kjøretøyets posisjon m.m. formidles til alarmsentralen. Det er også mulig å utløse eCall

<sup>168</sup> European Commission (DG MOVE). 2023. [Post Impact care](#). EU Road Safety Policy.

<sup>169</sup> European Commission (DG MOVE). 2023. [Post Impact care](#). EU Road Safety Policy.

manuelt ved å trykke på en SOS-knapp inne i bilen. I dag besvares eCall primært av 110-sentralene i Norge, som kobler inn AMK og politi ved behov. ECall er påbudt i alle personbiler og lette varebiler som er typegodkjent etter 31. mars 2018.

Et fungerende mobilkommunikasjonsnettverk er en forutsetning for at eCall-tjenesten skal fungere. Teleoperatørene i Norge og i en rekke andre europeiske land planlegger å fase ut 2G/3G-nett mellom 2025 og 2030. I Norge skal Telenor stenge ned sitt 2G-nett 31. desember 2027 mens Telia allerede har startet nedstengningen. Det er anslått at det i Norge er drøye 700 000 biler som har eCall basert på 2G. Disse bilene vil dermed miste muligheten for automatisk varsling av trafikkulykker via eCall. Denne problemstillingen er imidlertid ikke unik for Norge og det jobbes innenfor EU med å vurdere muligheter for ettermarkedsløsninger for eksisterende bilpark. Det kan også være aktuelt å framskaffe bedre kunnskap nasjonalt om de trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av at biler som har eCall basert på 2G mister muligheten for automatisk varsling av trafikkulykker.



### Livreddende førstehjelp på skadested

I tillegg til tidlig varsling og dialog med 113 er publikums innsats ofte avgjørende for utfallet, både ved alvorlig sykdom og skade. Det er derfor viktig at publikum har grunnleggende kunnskaper om livreddende førstehjelpstiltak.

Som ledd i arbeidet med å styrke publikums førstehjelpskunnskaper er det utarbeidet et førstehjelpskurs som er en obligatorisk del av trafikalt grunnkurs for å ta førerkort. Kurset fokuserer på plikter ved trafikkuhell og førstehjelpstiltak, og inkluderer både teori og praktisk øvelse. Kurset skal gi deltakerne kunnskap og ferdigheter til å kunne yte livreddende førstehjelp ved trafikkulykker.

Norsk Førstehjelpsråd vil, i samarbeid med relevante aktører, utarbeide og spre et nytt tiltakskort – *Først på skadestedet* (tiltak 187). Tiltakskortet vil gi enkel og handlingsrettet veiledning til publikum ved trafikkulykker, med fokus på egen sikkerhet, varsling, frie luftveier, stans av blødning, hjerte- og lungeredning (HLR), avtaking av MC-hjelm når dette er nødvendig, samt forebygging av nedkjøling. Tiltakskortet vil også inneholde forebyggende budskap, som riktig beltebruk, riktig sikring av barn og sikring av last i bil, samt oversikt over viktige telefonnumre. Formålet er å senke terskelen for å handle og bidra til raskere igangsetting av livreddende tiltak før nødetatene ankommer. Tiltakskortet bygger på nasjonale faglige retningslinjer for førstehjelp og planlegges distribuert bredt gjennom trafikkopplæring, bilbransje og offentlige kanaler.

Norsk Førstehjelpsråd vil initiere og koordinere årlige kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen om førstehjelp, herunder også ved trafikkulykker (tiltak 188). Hensikten er å bidra til å avlive myter, øke trygghet og tydeliggjøre at tidlig innsats fra publikum kan redde liv og begrense skade ved trafikkulykker. Kommunikasjonstiltakene skal være basert på kartlagte behov og utformes slik at effekten kan måles, for eksempel gjennom endring i kunnskap, holdninger og rapportert handlingsberedskap i befolkningen. Tiltakene vil bli sett i sammenheng med øvrig trafiksikkerhetsarbeid og bygge på nasjonale faglige retningslinjer for førstehjelp.

### Sikkerhet ved redning

Ulykkesrisikoen er i gjennomsnitt høyere under utrykningskjøring enn ellers.<sup>170</sup> I tillegg til å utgjøre en skaderisiko for utrykningspersonell og eventuelle pasienter, kan selv mindre ulykker (med kun materielle skader) medføre forsinkelser som potensielt kan få alvorlige konsekvenser for de skadde. En temaanalyse av ambulanseulykker avdekket at de fleste ulykker skjer om vinteren, ofte som følge av høy fart etter forholdene.<sup>171</sup>

I tillegg kan det være risiko på selve ulykkesstedet, som følge av passerende trafikk og forhold knyttet til involverte kjøretøy. God sikring av skadested og riktig bruk av varslings- og sikkerhetsutstyr er avgjørende for å ivareta sikkerheten, både for de skadde og for nødetatene. Direktoratet for sikkerhet og beredskap har i samarbeid med Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Statens vegvesen og Bransjeutvalg for bilberging laget en nasjonal veileder med formål å legge til

<sup>170</sup> Trafiksikkerhetshåndboken. 2025. [6.11 Sikkerhetskrav til utrykningskjøring](#)

<sup>171</sup> Jørgensen, Trine Møgster. 2023. *Dybdeanalyser av ulykker med utrykningskjøretøy i vegtrafikken*.

rette for en god sikkerhetskultur og redusere risikoen for nødetater og bilbergingstjenester i håndteringen av akutte hendelser på eller ved vei.<sup>172</sup>

Når passerende trafikk ikke tilpasser farten eller tar hensyn ved ulykkessted, øker risikoen for dem som jobber med å redde andre. Økt bevissthet rundt atferd ved ulykkessteder er derfor viktig.

### Oppfølgingstiltak:

186. Norsk Førstehjelpsråd vil, i samarbeid med Regionalt akuttmedisinsk kompetansesenter i Helse Vest (RAKOS) og andre relevante aktører, implementere en app som gir publikum mulighet til å simulere en samtale med medisinsk nødtelefon 113, som en del av førstehjelpsopplæringen.
187. Norsk Førstehjelpsråd vil, i samarbeid med relevante aktører, utarbeide og spre et nytt tiltakskort – *Først på skadestedet*.
188. Norsk Førstehjelpsråd vil initiere og koordinere årlige kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen om førstehjelp, herunder også ved trafikkulykker.

---

<sup>172</sup> Direktoratet for sikkerhet og beredskap. 2023. [Nasjonal veileder for sikkerhet ved akutte hendelser på eller ved veg](#)



## 22. Trafikanter med innvandrerbakgrunn

En tidligere undersøkelse viser at enkelte grupper av innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte.<sup>173</sup> Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige» land, og særlig innvandrere fra Midtøsten og Afrika. Det foreligger ikke nyere undersøkelser som peker i retning av at innvandrere har en særskilt høyere ulykkesrisiko. Erfaringsgrunnlaget fra aktører som driver trafikk sikkerhetsopplæring peker likevel på to utfordringer som det er grunn til å tro er av en relativt stabil karakter når det gjelder denne målgruppen: Språklige utfordringer og manglende kunnskap og forståelse av norsk trafikkultur. Utfordringene anses særlig stor for undergrupperingen av nyankomne innvandrere. Det vurderes derfor som nødvendig å videreføre tiltak som kan redusere den negative effekten som nevnte to utfordringer kan ha på trafikk sikkerheten.

Det er mange ulike aktører som gjør en innsats inn mot innvandrere når det gjelder trafikk sikkerhet og trafikkultur. Disse har tidligere ofte jobbet hver for seg og uten at innsatsen har vært samordnet. I 2019 ble det derfor opprettet et faglig nettverk med formål å fremme og samordne innsatsen rettet mot denne gruppen. Det er behov for å videreføre dette arbeidet i et «*Fagforum for innvandring og trafikk sikkerhet*». Trygg Trafikk vil lede forumet. Formålet er å dele fakta-grunnlag, etablere felles bruk av begreper og drøfte problemstillinger som bør prioriteres i møte med målgruppen. Forumet skal bidra til at aktørene er så godt faglig rustet som mulig for å utføre et godt informasjons- og opplysningsarbeid mot nåværende og kommende trafikanter med innvandrerbakgrunn.

Norges Trafikkskoleforbund har, i samarbeid med Trafikkforum, Trygg Trafikk og Statens vegvesen utarbeidet en begrepsoversikt med ordvalg og forklaringer slik at den kan bli et aktivt verktøy for bruk i trafikkopplæringen. Begrepsoversikten er oversatt til fire språk; engelsk, somali, arabisk og tigrinja. Det vil bli igangsatt et arbeid med sikte på å implementere begrepsoversikten i trafikkopplæringen.

Det er et stort behov for yrkessjåfører, og for mange innvandrere er dette en mulighet for innpass i det norske arbeidsmarkedet. Nord universitet har igangsatt et arbeid med å utvikle didaktikk og effektive læringsmetoder for innvandrere som ønsker å gjennomføre yrkessjåførutdanning. Dette arbeidet vil bli videreført i planperioden. Blant annet vil de sammenstille innsamlede grunnlagsdata fra studenter ved studiet *Trafikklærer tunge kjøretøy*, og se på hvilke didaktiske tiltak som kan gjøres for å styrke temaet trafikk sikkerhet i opplæringen av nye yrkessjåfører med innvandrerbakgrunn.

Det er en utfordring å få til et systematisk trafikk sikkerhetsarbeid som fanger opp alle nyankomne innvandrere fra land med en trafikkultur svært ulik fra den vi har i Norge. Flere aktører driver opplysningsarbeid om trafikk sikkerhet rettet mot denne målgruppen, blant andre Røde Kors, Norske kvinners sanitetsforening (NKSF), Trygg Trafikk og Nullvisjonen Agder. Men mangelen på formelle og obligatoriske arenaer gjør at dette arbeidet lett blir sporadisk. *Forum for trafikk sikkerhet og innvandring* vil utrede muligheten for at innvandrere skal pålegges å gjennomføre et

<sup>173</sup> TØI-rapport 988/2008 [Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikk sikkerhet](#)

trafikksikkerhetskurs når de kommer til Norge og deltar på norskkurs. Bruk av simulatorer for bråstopp, riktig sikring av barn i bil, samt rus, fart og oppmerksomhet kan være aktuelle temaer for et slikt kurs. Hovedmålet vil være å gi alle nyankomne innvandrere en første og generell innføring i norsk trafikkultur og sikkerhetstenkning.

Fylkeskommunene har ansvar for å tilrettelegge opplæringen for minoritetsspråklige elever som har kort botid i Norge, og som har behov for et «overgangsår» før de begynner på ordinær vg1. Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å kunne tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser (tiltak 189). Et pilotprosjekt er iverksatt ved Heimdal videregående skole i Trondheim. Piloten består av tre delprosjekter; (1) holdningsskapende arbeid i samarbeid med ulike aktører, (2) «mekkebil» der formålet er å øke kunnskapen om kjøretøy, bilens virkemåte, vedlikehold og reparasjon av kjøretøy med fokus på trafikksikkerhet og (3) sykkelopplæring.

Mange voksne som er nyankomne til Norge har ikke syklet før, og er vant til en helt annen trafikkultur. Det er et stort behov for å spre kunnskap til denne gruppen. Syklistforeningen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, videreutvikle og informere om undervisningsopplegget «Ny på sykkel» for nyankomne voksne innvandrere i Norge (tiltak 190). Undervisningsopplegget inneholder ferdighetstrening og trafikkopplæring om regler, risiko m.m., og består av filmer, digitale oppgaver og kurs. Undervisningsopplegget vil inngå som en del av *Sykkeldyktig.no* (se omtale i kapittel 10.2).

### Oppfølgingstiltak:

189. Fylkeskommunene vil tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser for nyankomne minoritetsspråklige elever.
190. Syklistforeningen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, videreutvikle og informere om undervisningsopplegget «Ny på sykkel» for nyankomne voksne innvandrere i Norge.

## 23. Arbeid på og ved vei

Ulykkesrisikoen i veiarbeidsområder er som regel høyere enn på veier uten veiarbeid. Det er derfor viktig å kontinuerlig forbedre tiltak rundt arbeid på og ved vei. Feil eller mangelfull bruk av arbeidsvarsling gir høy risiko for skade på arbeidere og trafikanter. Dårlig planlagt arbeid gir ofte i tillegg redusert fremkommelighet. For mange veiarbeid gir farevarsling alene lite effekt på sikkerheten.

Det er utarbeidet en temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei i perioden 2010-2020.<sup>174</sup> Totalt inntraff 37 veitrafikkulykker med dødelig utgang og det var 42 omkomne i disse ulykkene, hvorav én arbeider og 41 passerende trafikanter. 38 prosent av de omkomne var gående eller syklende.

Rapporten gir 35 anbefalinger, som vil være et viktig utgangspunkt for det videre arbeidet med å øke trafikksikkerheten i forbindelse med arbeid på og ved vei. Foruten å oppfordre til læring gjennom kunnskapsformidling, peker analysen på at det bør tas grep innenfor følgende områder:

- Forbedringer rettet mot skiltmyndighets organisering og kompetanse.
- Bedre tilrettelegging for ubeskyttede trafikanter.
- Bedre koordinering og samhandling mellom utførende aktører.
- Forbedringer i byggherleddet.
- Forbedringer gjennom krav og veiledning i veinormal *N301 Arbeid på og ved veg*.
- Forbedringer knyttet til kjøretøy.
- Forbedringer i organisering av landsdekkende ulykkesanalyser (UAG) og kontroller.
- Høyrisikoatferd i arbeidsområder.

I de fleste tilfeller må veiarbeidet gjennomføres mens det er trafikk på veien, noe som ofte medfører innsnevrede eller stengte kjørefelt, endret kjøremønster eller trafikkreguleringer. Oppdateringen av bestemmelser og krav i veinormal *N301 Arbeid på og ved veg* har de siste årene hatt et sterkt fokus på å heve sikkerhetsnivået på hovedveinettet, noe som har gitt gode resultater. Det foreligger nå et behov for å rette fokus mot ubeskyttede trafikanter og foreta en grundig gjennomgang av situasjoner der arbeidsutførelsen kan påvirke trafikantenes atferd og redusere sikkerheten for ubeskyttede trafikanter.

Dagens veinormal inneholder beskrivelser av tiltak for å ivareta sikkerheten til ubeskyttede trafikanter, men disse er lite detaljerte. Flere av tiltakene fremstår som veiledende anbefalinger fremfor kravspesifikasjoner. Statens vegvesen vil derfor foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset ubeskyttede trafikanter. Dette vil bli gjort i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet, som veimyndigheter og relevante interesseorganisasjoner (tiltak 191). Formålet med dette tiltaket er å styrke kravene og anbefalingene knyttet til varsling og sikring, med særlig vekt på gående og syklende.

Det pågår et arbeid med å endre vegtrafikklovens § 7a med tilhørende ny forskrift for arbeid på og ved vei. Dette skal gi hjemmelsgrunnlag for nye bestemmelser i veinormal *N301* og tydeliggjøring

<sup>174</sup> Statens vegvesen. 2023. [Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei – Basert på data fra dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken 2010-2020](#) SVV-rapport 919.

av ansvar og roller i forbindelse med arbeid på og ved vei. I tillegg skal vedtaksmyndigheten få verktøy for å sikre etterlevelse av planer, samt hjemmel for å følge opp avvik som avdekkes gjennom kontroller, dersom ikke disse blir korrigert.

Statens vegvesen godkjenner i størrelsesorden 18 000 – 20 000 planer for arbeidsvarsling i året, fordelt på riksvei og fylkesvei. Kontroll av arbeidsvarsling er et viktig verktøy i å sikre etterlevelse av arbeidsvarslingsplaner. Dersom dette ikke gjøres i stor nok grad, eller slår ulikt ut i landet, vil det kunne føre til manglende respekt for planene og ulike konkurransevilkår. For å sikre tilstrekkelig kontrollvirksomhet blir det satt årlige måltall for kontroll av arbeidsvarsling. Statens vegvesen vil hvert år i planperioden gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling (tiltak 192). Noen av disse vil kunne fokusere på særlige utfordringer. Dette kan for eksempel være kontroller ved skolestart der det pågår arbeid på veier som brukes som skolevei.

I perioden 2010-2020 skjedde 22 prosent av dødsulykkene i forbindelse med arbeid på og ved vei på kommunale veier. Kommunale veier omfattes ikke av Statens vegvesen sine kontroller av arbeidsvarsling, hvilket gir kommunene et særlig ansvar. Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafikksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklister skal prioriteres (tiltak 193). Oslo kommune har utarbeidet en veileder for arbeidsvarsling, med særlig fokus på hvordan hensynet til gående og syklende skal ivaretas.<sup>175</sup> Veilederen vil kunne være et nyttig verktøy, også for andre kommuner.

Det er viktig at trafikantene har god kunnskap om særlige farer ved ferdsel på strekninger der det pågår veiarbeid. Dette gjelder både egen risiko, risiko som påføres medtrafikanter og risiko til de som arbeider på veien. Trafikksikkerhetsforeningen vil øke bevisstheten rundt dette gjennom å ta initiativ til en årlig aksjonsuke hver vår, ved oppstart av «hovedsesongen» for veiarbeid (tiltak 194). Statens vegvesen, Utrykningspolitiet og ulike bransjeorganisasjoner vil være aktuelle samarbeidspartnere.

### Oppfølgingstiltak:

191. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset ubeskyttede trafikanter i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
192. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.
193. Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafikksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklister skal prioriteres.
194. Trafikksikkerhetsforeningen vil arrangere en aksjonsuke hver vår, med fokus på oppstart av hovedsesongen for arbeid på og ved vei.

<sup>175</sup> Oslo kommune. 2017. [Veileder for arbeidsvarsling i Oslo - Sykkel og gange](#)

## 24. Påkjørsel av hjortevilt

Påkjørsler av hjortevilt (elg, hjort, rådyr og villrein) er et omfattende problem i trafikken, både med tanke på menneskelige belastninger ved ulykkene og med tanke på dyrevelferd.

I perioden 2015-2024 ble ti personer drept og minst 63 hardt skadd ved påkjørsel av dyr. Om lag 90 prosent av personskadene ved påkjørsel av dyr skyldes påkjørsel av hjortevilt, og av disse er om lag 90 prosent på grunn av elg. Alle dødsulykkene i tiårsperioden skyldes elg. Det er en tendens til at antall drepte og hardt skadde i dyrepåkjørsler går litt ned, hvilket antas i hovedsak å skyldes at bilene har fått bedre karosserisikkerhet og flere og bedre førerstøttesystemer.

*Hjorteviltregisteret* viser at det i perioden 2015-2024 i gjennomsnitt ble registrert om lag 13 200 påkjørte hjortevilt per år, hvorav blant annet 8 900 rådyr, 2 400 elg og 1 700 hjort. Antallet har imidlertid omtrent doblet seg i løpet av tiårsperioden, noe som er en naturlig konsekvens av økende bestand, økende trafikkmengde og bedre levevilkår på grunn av klimaendringer. Det er rådyr som utgjør den største økningen. Ifølge fallviltstatistikken, blir hjortedyrene oftest påkjørt om morgenen (6-9) og om kvelden (17-23) i perioden oktober-januar, men dette vil naturlig variere noe mellom ulike arter og mellom ulike landsdeler.

Påkjørslene medfører store lidelser for påkjørte dyr som ikke blir drept umiddelbart og for avkom som blir etterlatt uten å være i stand til å greie seg selv. Om lag 23 prosent av de rapporterte påkjørte dyrene blir aldri funnet. Disse kan ha store skader og lidelser over tid. Det er i tillegg 20-30 prosent av påkjørslene av hjortevilt som ikke blir meldt til politiet, hvilket betyr at det ikke blir iverksatt ettersøk eller registret i *Hjorteviltregisteret*. Dette gjelder spesielt rådyr.

Det finnes ikke noe register for påkjørsel av tamrein. Dette er en utfordring for veimyndigheter, og kan føre til feilprioriteringer av tiltak for å redusere antallet tamreinpåkjørsler.

Viltfareskilt brukes for å varsle trafikanter om stor fare for vilt på eller ved veibanen. I veinormal *N300 Trafikkskilt* er det satt som krav at skiltene skal tas ned eller dekkes til i perioder når faren er moderat eller liten. Det er en kjensgjerning at dette ikke blir godt nok fulgt opp, og at mange viltfareskilt står oppe hele året, selv om det reelt kun er viltfare deler av året. I veinormal N300 er det også satt som krav at det med jevne mellomrom (for eksempel hvert femte til tiende år) gjøres en større gjennomgang av viltskiltingen i samarbeid med de lokale viltmyndigheter i kommunene.<sup>176</sup> Undersøkelser utført av Statens vegvesen viser at det er store avvik mellom hvor trafikkulykker med hjortevilt skjer og der fareskiltene er plassert. Gjennomgangen skal føre til at viltskilt på strekninger der det ikke lenger er tilstrekkelig viltfare blir fjernet og at det i stedet settes opp skilt på nye steder med dokumentert tilstrekkelig viltfare.

Unødvendig eksponering for fareskilt fører til at trafikantene mister respekten for skiltene og at de dermed har liten eller ingen effekt. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil derfor foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Dette omfatter blant annet etablering av rutiner for håndtering av skilt de deler av året det ikke er viltfare og fjerning av skilt på strekninger der vilt ikke lenger er et

<sup>176</sup> Dette gjelder skiltene 146.1, 146.2 og 146.3 i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Kravene det refereres til i teksten er «Skiltkravene» 2.4.26-2 og 2.4.26-3.



problem. Gjennomgangen vil også være en kvalitetssikring av at det er satt opp viltfareskilt på belastede strekninger, og skal gjøres i samarbeid med de lokale viltmyndighetene (tiltak 195). Statens vegvesen har utviklet en kartløsning som sammenstiller relevante opplysninger fra *Nasjonal vegdatabank* og *Hjorteviltregisteret*, og som vil være et nyttig verktøy i gjennomgangen av viltfareskiltingen.



Foto: Jarle Wæhler, Statens vegvesen

I *Meld. St. 8 (2024-2025) Dyrevelferd* står det at «*Landbruks- og matdepartementet og Samferdselsdepartementet vil legge til rette for felles innsats og samarbeid om forebygging av dyrepåkjørsler og tiltak som kan bidra til reduserte dyrelidelser knyttet til påkjørsler. Som en del av dette, vil Landbruks- og matdepartementet, i samarbeid med berørte departementer og etater, etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for forebygging og reduksjon av dyrepåkjørsler*». Det tverrsektorielle samarbeidsforumet ble etablert høsten 2025. På et mer operativt nivå er det behov for et forum for kunnskaps- og erfaringsdeling, der de ulike veimyndigheter deltar, og der fokus er på påkjørsel av hjortevilt. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil sammen etablere et slikt forum (tiltak 196).

Statens vegvesen vil hente inn kunnskap om årsaker til dyrepåkjørsler i ulike deler av landet, som grunnlag for å identifisere målrettede tiltak for å redusere antall påkjørsler (tiltak 197). Dette innebærer blant annet å se på sammenhenger mellom bestandsnivåene av forskjellige hjorteviltarter i ulike deler av landet og antall registrerte påkjørsler.

Statens vegvesen ble i 2023 partner i forskningsprosjektet WILDETECT<sup>177</sup> som ledes av SINTEF. Prosjektet skal undersøke forutsetninger for et integrert, trygt og smart trafikksystem, for å unngå kollisjoner med vilt. Prosjektet omfatter:

- Predikering av kollisjoner ved bruk av ulike registre.
- Vilt-deteksjon- og varslingsystemer ved bruk av sensordata fra bakke og drone.
- Aksept og effekt av delløsninger i VR-lab og på vei.

Høsten 2025 etablerte Statens vegvesen en teststrekning på E6 i Oppdal, hvor fartsgrensen settes midlertidig ned fra 80 km/t til 60 km/t i korte perioder med særlig stor viltfare. Tiltaket forutsetter et nært samarbeid med lokal viltmyndighet, som vil melde fra om observasjon av elg i eller i nærheten av veien. Det vil bli utført måling av fartsnivå på teststrekningen, slik at man får en indikasjon på hvor stor respekt sjåførene har for en midlertidig nedsatt fartsgrense ved stor elgfare. Resultatet vil danne grunnlag for videre arbeid og tiltak. I tillegg vil teststrekningen bli brukt av WILDETECT til å gjøre tester med bruk av automatisk drone til varslings av vilt.

### Oppfølgingstiltak:

195. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Gjennomgangen skal gjøres i samarbeid med de lokale viltmyndighetene.
196. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for kunnskaps- og erfaringsdeling med mål om å identifisere effektfulle tiltak mot påkjørsel av hjortevilt på vei.
197. Statens vegvesen vil hente inn kunnskap om årsaker til dyrepåkjørsler i ulike deler av landet, som grunnlag for å identifisere målrettede tiltak for å redusere antall påkjørsler.

<sup>177</sup> [WILDETECT](#) ledes av SINTEF og har med Norsk Institutt for naturforskning, Høgskulen på Vestlandet, Statens vegvesen og IMSA Knowledge Company AS som partnere.







## 25. Turisme og trafikksikkerhetskultur

Norge har blitt et attraktivt reisemål for turister fra hele verden, og for mange er veibasert transport en viktig faktor i ferieopplegget. Noen kommer kjørende med private biler, bobiler, motorsykler og busser. Andre kommer med fly og leier kjøretøy, enten gjennom bilutleiefirma eller privat, eller benytter kollektivtransport. I tillegg kommer sykkelturen, som ofte sammenfaller med perioder og steder med mye bilbasert turisttrafikk. En rekke forhold fra eget hjemland påvirker hvordan utenlandske turister oppfører seg på norske veier, så som føreropplæring, trafikkregler, kjørekultur og klimatiske forhold.

De senere årene er det særlig vinterturisme og nordlysopplevelser i nord som har økt i popularitet. Vinterturister som benytter leiebil uten å ha erfaring med vinterkjøring gir betydelige trafikksikkerhetsutfordringer. Uvante kjøreforhold har ført til flere farlige situasjoner, noen med alvorlige konsekvenser.

Om sommeren ønsker mange turister å oppleve den spektakulære naturen, med fjorder, fjell og naturopplevelser. Noen kommer med egne bobiler og er uvant med smale og svingete veier. De kjører gjerne sakte og midt i veibanen, og kan skape lange bilkøer og frustrasjon blant andre trafikanter. På den annen side viser statistikken også at mange av de som blir tatt i fartskontroller har utenlandsk førerkort.

Trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til turister involverer et stort antall aktører, både offentlige og kommersielle. Blant de kommersielle aktørene går det et skille mellom de som driver seriøst og er opptatt av å etterleve regelverket, og de mer useriøse aktørene som i større grad drives av profitt og til dels opererer ulovlig. Eksempelvis har kontroller vinteren 2025-2026 avdekket en rekke eksempler på aktører uten løyve for persontransport.

Ulike aktører har de senere årene tatt flere gode initiativ rettet mot trafikksikkerhet og truisme. Eksempler på dette er vist i faktaboks 25.1. Men arbeidet har i for stor grad foregått «stykkevis og delt», uten en tilstrekkelig god koordinering mellom tiltakene og mellom aktørene. I tillegg når disse tiltakene i første rekke turister som benytter de seriøse aktørene, og først når de er på reisemålet. Det er i mindre grad gjennomført tiltak som retter seg spesielt mot de useriøse aktørene.

Med flere alvorlige trafikkulykker som bakteppe, ble det vinteren 2026 tatt initiativ til å samle de ulike aktørene til en felles innsats mot vinterulykker som involverer turister. En bredt sammensatt innsatsgruppe har vurdert tiltak på kort og lang sikt. På kort sikt, rettet mot vintersesongen 2026, igangsettes tre strakstiltak; (1) samordning og koordinering av informasjon før, under og etter en reise, (2) standard utrusting av leiebiler og (3) økt kontrollvirksomhet. Arbeidet vil bli videreført med vurdering av tiltak innenfor ulike tiltakskategorier, så som styrket transporttilbud, regulering, veitiltak, informasjon, opplæring, kontroll/håndheving og samordning.

For å ivareta behovet for langsiktig samarbeid har Statens vegvesen tatt initiativ til å etablere et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk (tiltak 198). Formålet er gjensidig informasjonsutveksling, datadeling på tvers, samarbeid og samordning av tiltak rettet mot turisttrafikk på veiene. Trafikksikkerhet vil være en sentral del av forumets agenda.

**Faktaboks 25.1 – Eksempler på trafikksikkerhetstiltak rettet mot turister**

- Trygg Trafikk har i samarbeid med Nordland fylkeskommune, utviklet en «Rattveske» til å henge over rattet i leiebiler, som er distribuert til bilutleiefirma i Nordland. På vesken er det trykt fem enkle budskap om kjøring på vinterveier i Norge.
- Trygg Trafikk har også laget rollup med budskap om sikker vinterkjøring, som er tilbudt flyplasser og bilutleiefirma i Nordland.
- I samarbeid med politiet og Tromsø kommune har Trygg Trafikk utarbeidet kampanjen «Welcome to winterwonderland», som inneholder digitalt og fysisk materiell for å informere vinterturister om sikker ferdsel under arktiske kjøreforhold. Kampanjen er distribuert til hele landsdelen.
- NordNorsk Reiseliv har, i samarbeid med Trygg Trafikk og Avis, laget en film på flere språk om norske trafikkregler og vei- og kjøreforhold med særlig fokus på vinterkjøring. Filmen distribueres til bilutleiefirma, destinasjonsselskaper og andre relevante aktører.
- NHO Reiseliv har etablert et utvalg med representanter fra bilutleiefirmaene Hertz, Avis og Sixt, som ser på bransjeutfordringer knyttet til vinterkjøring.
- Flere bilutleiefirma informerer om sikker vinterkjøring på egne nettsider, og er i tillegg opptatt av å formidle dette til kunder når de henter bil, gjennom å snakke med kundene, dele ut brosjyrer og vise film. Flere aktører oppfordrer også uerfarne vinterbilister til å bruke kollektivtransport eller organiserte turer med transport inkludert.
- Troms fylkeskommune har forsterket vinterdrift og brøytet flere utfartsparkeringer i pressområder.
- Statens vegvesen og politiet gjennomfører tverretatlige kontroller av nordlysturisme sammen med a-krimsentrene for å avdekke ulovlig virksomhet.
- Statens vegvesen har etablert en nettside for turister, som reiselivet kan videreformidle og/eller hente budskap fra.

Det er mange relevante nettsider med praktiske råd og tips til turister som kjører i Norge. Dette gjør det vanskelig for turister å finne informasjonen de er ute etter, og det er ingen god samordning av budskapet som gis. Statens vegvesen har derfor etablert en nettside for turister, med praktiske råd og tips som gjør det trygt å ferdes i trafikken.<sup>178</sup> Denne vil bli opprettholdt og vedlikeholdt gjennom planperioden. Hensikten er å etablere et omforent budskap om trafikksikkerhet til turister på ferie i Norge, som kan videreformidles av reiselivsaktører og andre. Innovasjon Norge vil ta ansvar for å spre informasjonen i relevante kanaler som sikrer at budskapet når bredt ut og på mange språk (tiltak 199). Dette vil både omfatte informasjon før reisen og god veiledning under selve oppholdet.

Det vil bli sett nærmere på hvilke erfaringer andre land med tilsvarende utfordringer har gjort seg. Det er blant annet nærliggende å se til Island, der de har hatt gode erfaringer med å samle all viktig

<sup>178</sup> [Roadtrip in Norway | Statens vegvesen](#)



sikkerhetsinformasjon på ett felles nettsted. Her finner turister informasjon om veinett, værforhold, sikkerhetsutstyr og andre relevante forhold, både i planleggingsfasen og under reisen.<sup>179</sup>



Gjennom et europeisk forskningsprosjekt, *TRUST*, vil TØI i samarbeid med europeiske partnere gjennomføre en pilot knyttet til turisme og trafikksikkerhetskultur i Lofoten. I 2026 skal det gjennomføres en kartlegging blant profesjonelle aktører i turistnæringen, som busselskaper, bilutleiefirma, opplevelsesbedrifter, hoteller osv. om turistenes holdninger, atferd m.m. i trafikken. Basert på dette skal det utarbeides en praktisk veiledning til turister, med fokus på sikre mobilitetsvalg, trafikkregler og råd for sikker kjøring, som spres til lokale aktører høst 2026/vinter 2027. Tilsvarende studier skal også gjøres i andre europeiske land. Hovedmålet med *TRUST* er å bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken.<sup>180</sup>

### Oppfølgingstiltak:

198. Statens vegvesen vil lede et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk.
199. Statens vegvesen vil ta ansvar for at det utarbeides et omforent budskap om trafikksikkerhet til turister på ferie i Norge. Innovasjon Norge vil ta ansvar for at budskapet spres i relevante kanaler der målgruppen nås.

<sup>179</sup> [Safetravel - Be safe in Iceland](#)

<sup>180</sup> *TRUST* er finansiert av den Europeiske Union (Grant ID 101197992)



## For 70 år siden..

«Damms store bok om biler (1956)»



En gutt eller pike skal helst sitte i baksetet. Men hvis de kjører alene med mor eller far er det sikrest de står på denne måten — da blir man trykket mot instrumentbordet og frontglasset ved en kollisjon, og ikke kastet fram til det fra setet.

## For 50 år siden..



Foto: Bjørn Sandelien

## I dag..



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



## 26. Generelt skadeforebyggende arbeid

Tiltakene som er løftet frem i dette dokumentet er i all hovedsak adressert, enten i forhold til en bestemt befolkningsgruppe, en gruppe aktører, en utfordring med hensyn til trafikantatferd, en ulykkestype eller en trafikantgruppe/kjøretøygruppe. Men det gjennomføres også tiltak med en mer generell tilnærming og som ikke passer innenfor overskriftene i kapitlene 6-25.

*Trygge lokalsamfunn* er et konsept for lokalt skadeforebyggende arbeid som forvaltes av Skadeforebyggende forum og som er en norsk tilpasning av den internasjonale ordningen *Safe Communities*. Konseptet bidrar til å sette kommunale oppgaver innenfor sikkerhet og folkehelse inn i en samlet helhet, og trafikksikkerhet er en viktig del av dette. *Trygghetsvandring* er ett av tiltakene som er utviklet innenfor konseptet *Trygge lokalsamfunn* (jf. tiltak 79 og utdypende omtale i kapittel 13.3).

Som medlem av Skadeforebyggende forum sitt kommunenettverk får kommunen tilgang til et aktivt fagmiljø med erfaringsutveksling, inspirasjon og samarbeid. Nettverket er åpent for alle interesserte kommuner og arrangerer jevnlig møter og faglige samlinger. Kjernen i nettverket er et 20-talls kommuner som har arbeidet lenge med forebygging, og valgt å søke om sertifisering. Sertifisering som *Trygt lokalsamfunn* er en mulighet, men ikke et krav for å inngå i nettverket.

Personskadeforbundet vil hvert år i planperioden gjennomføre kampanjen *Skadefri dag* (tiltak 200). Kampanjen er avholdt årlig siden 2020 og er et nasjonalt holdnings- og skadeforebyggende tiltak som har til hensikt å bidra til reduksjon av ulykker med alvorlige personskader generelt, og i veitrafikken spesielt. Kampanjeperioden starter 1. mai og avsluttes med *Skadefri dag* 1. juni. Personskadeforbundet har som ambisjon at kampanjen skal videreutvikles i samarbeid med andre aktører og at det skal bli en årlig *trafikksikkerhetsdugnad*.

### Oppfølgingstiltak:

200. Personskadeforbundet vil hvert år i planperioden gjennomføre kampanjen *Skadefri dag*.



# Vedlegg





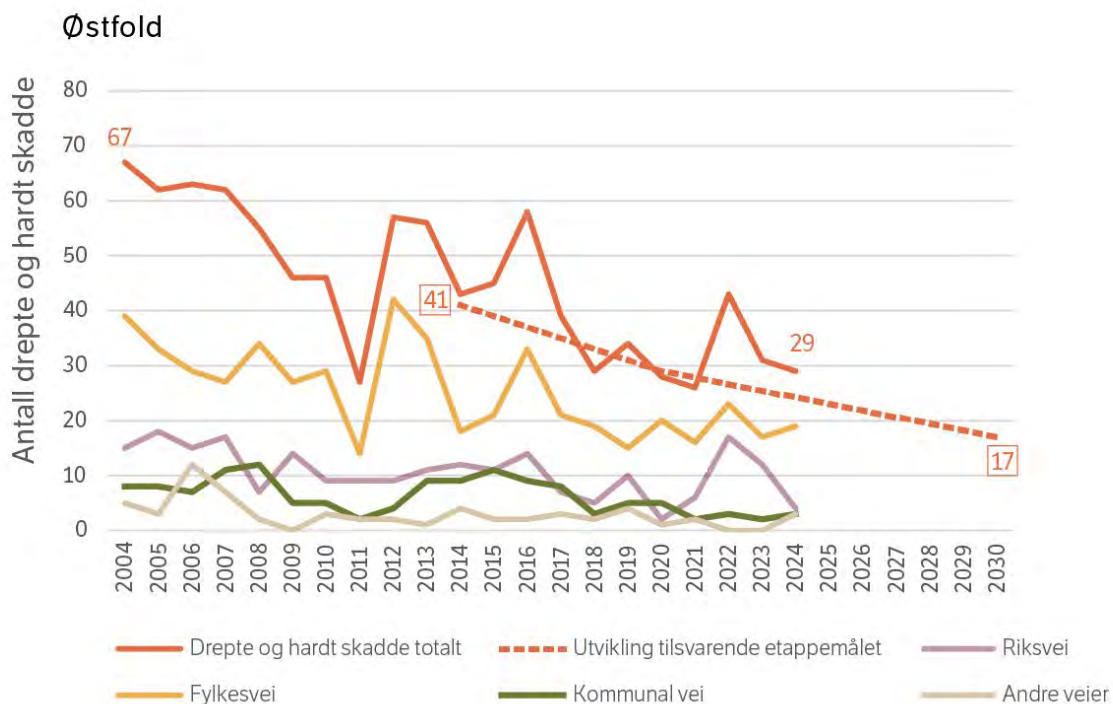
## Vedlegg 1 – Utvikling i drepte og hardt skadde per fylke

Dette vedlegget viser fylkenes utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2004 til 2024. I tillegg til samlet resultat vises en oppsplitting på riksvei, fylkesvei, kommunal vei og «andre» veier.

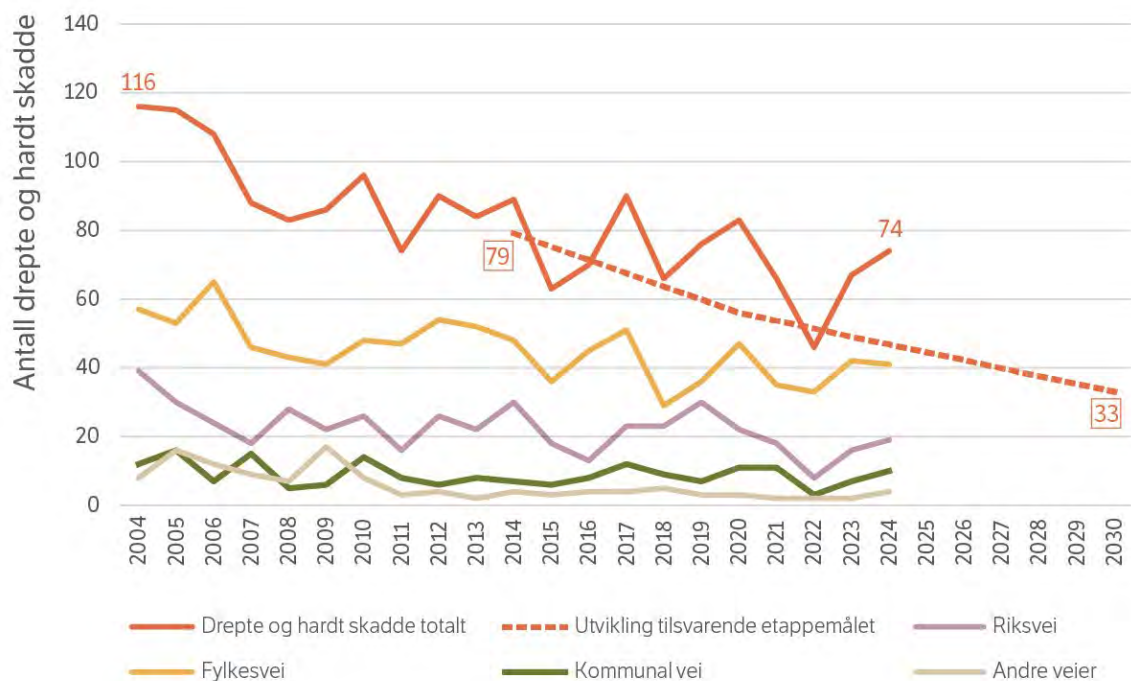
I figur 1.2 i kapittel 1.3 er det vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I figurene nedenfor har vi lagt inn fylkesvise kurver, som viser nødvendig utvikling dersom fylkene skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som i den nasjonale kurven. Den nasjonale kurven har sin opprinnelse i NTP 2014-2023. Den ble videreført til 2030 i NTP 2018-2029, og er vist uendret i NTP 2022-2033 og i NTP 2025-2036. Startpunktet er 840 drepte eller hardt skadde i 2014 og slutt punktet 350 drepte eller hardt skadde i 2030. Dette innebærer at det sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn 7 prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030. Samme prosentvise reduksjon er lagt til grunn for de fylkesvise kurvene.

Figurene gjelder for en tidsperiode da det har vært mye endringer i fylkesinndelingen. I tillegg til sammenslåing og deretter oppsplitting av fylker er det flere kommuner som har byttet fylke. Figurene i dette vedlegget viser drepte og hardt skadde fra og med 2004 innenfor det geografiske området til fylket slik det er per 2026.

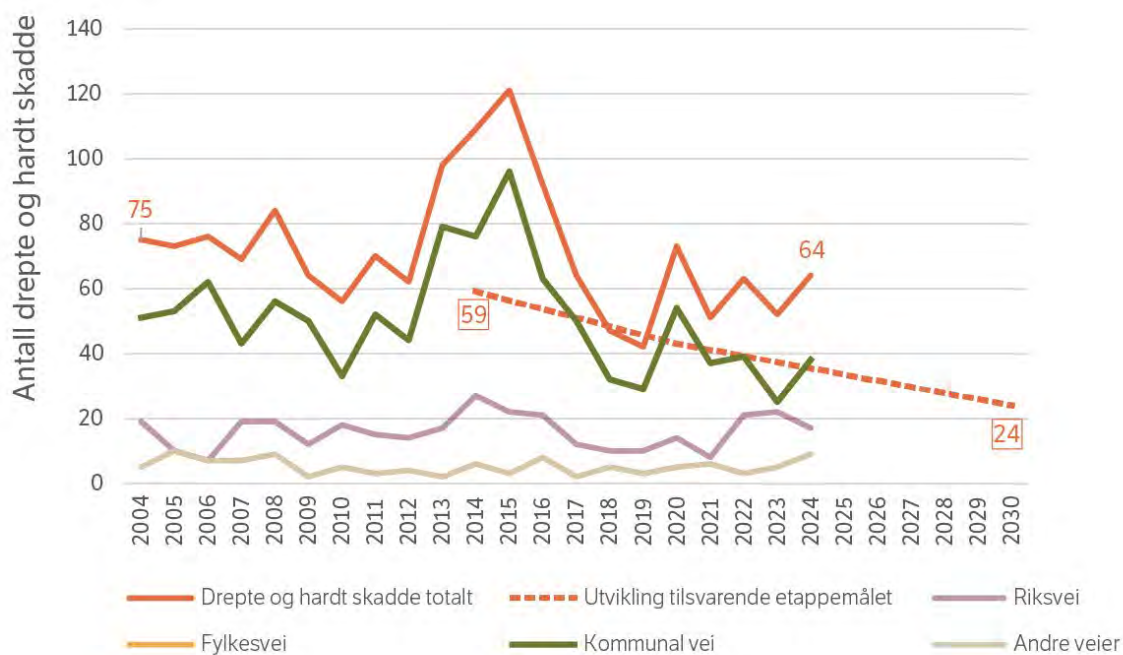
Forvaltningsreformen, som trådte i kraft 1. januar 2010, medførte at mange riksveier ble omklassifisert til fylkesvei. Drepte og hardt skadde på disse veiene i årene 2004-2009 inngår i kurvene for fylkesvei (det vil si at de er plassert i den veikategori veien har i dag).

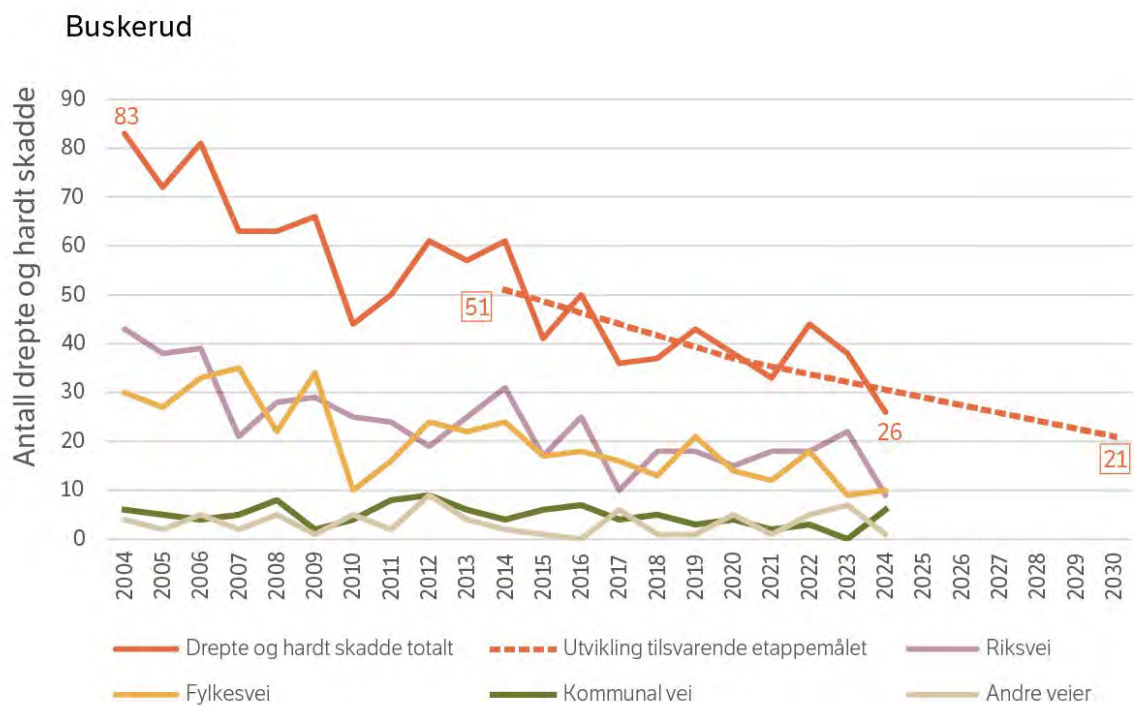
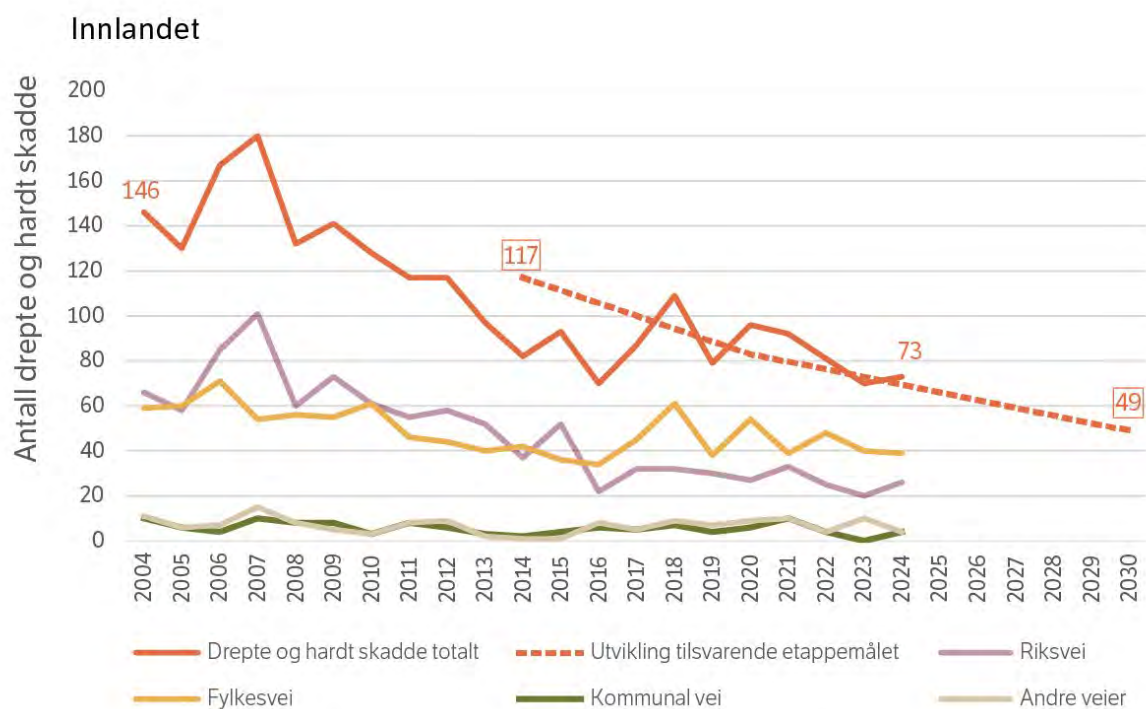


## Akershus

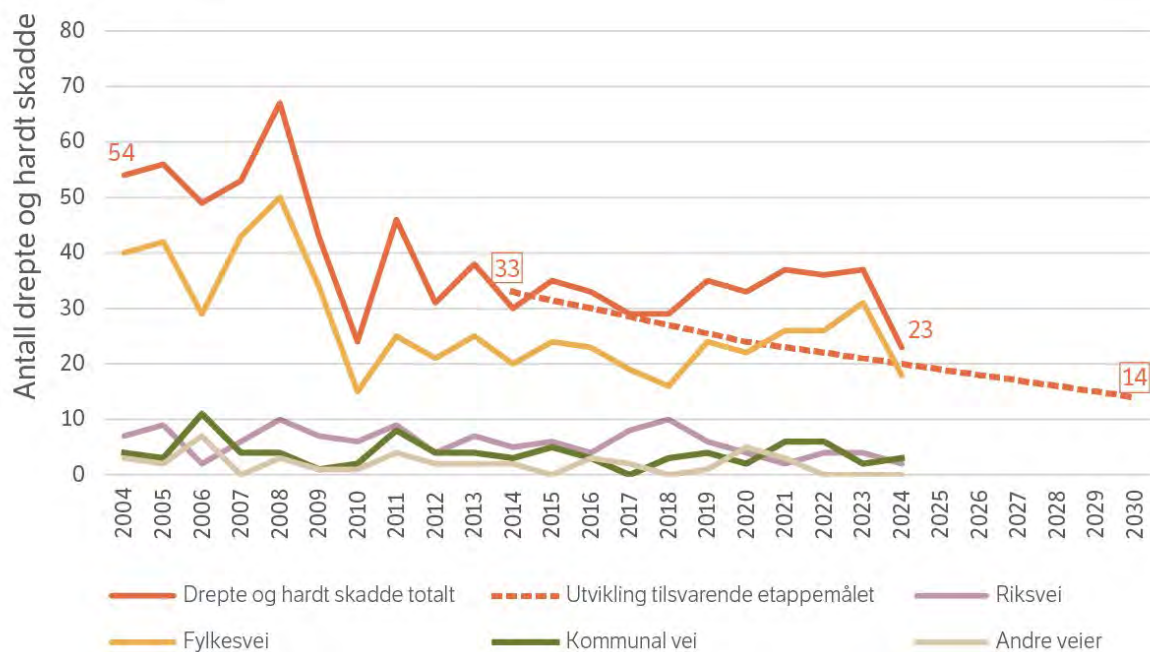


## Oslo

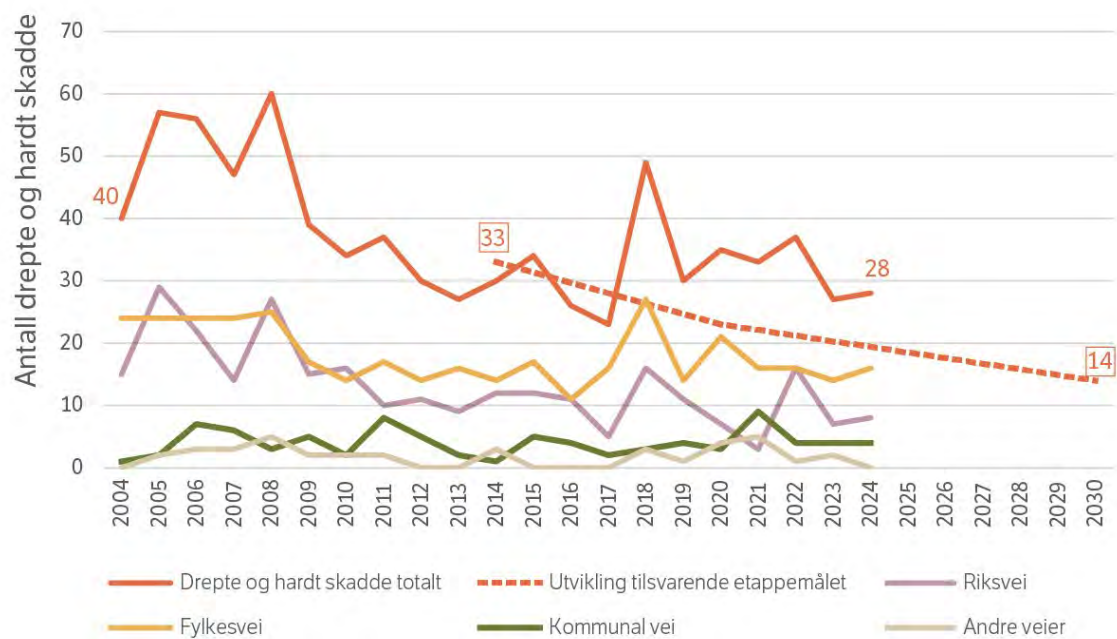




## Vestfold

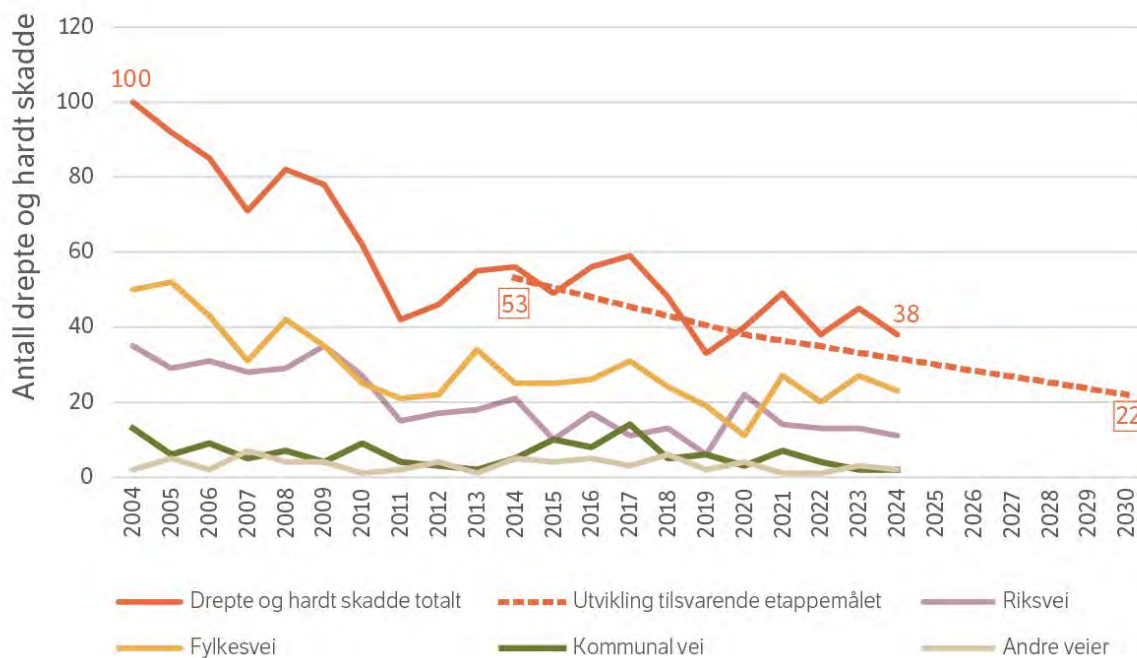


## Telemark

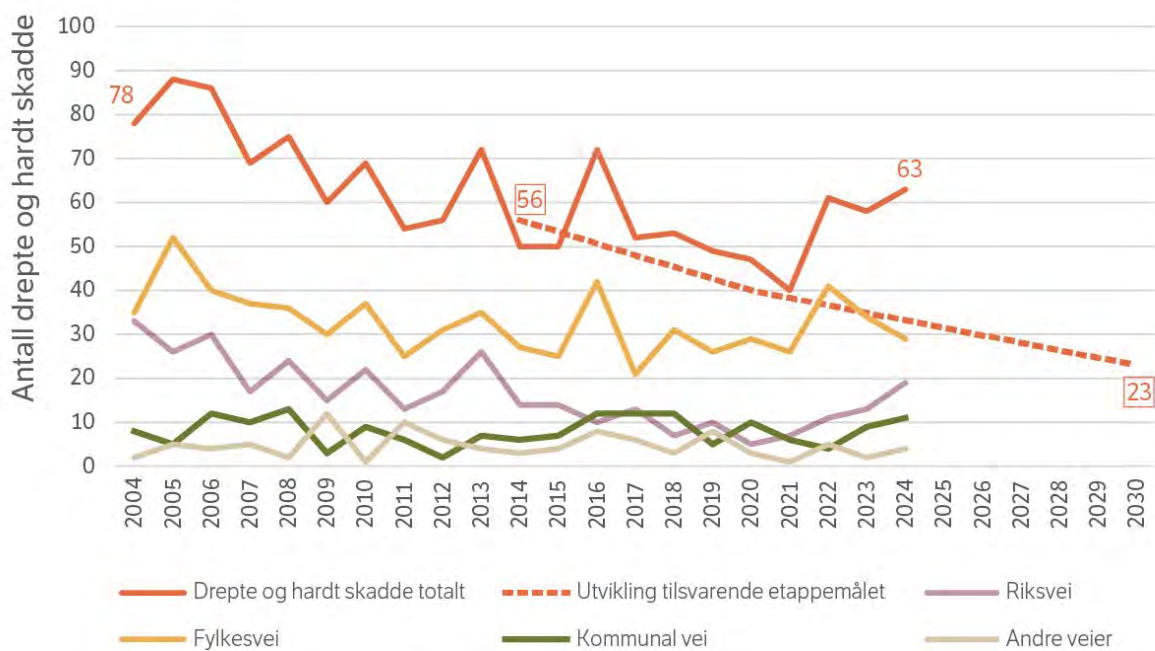


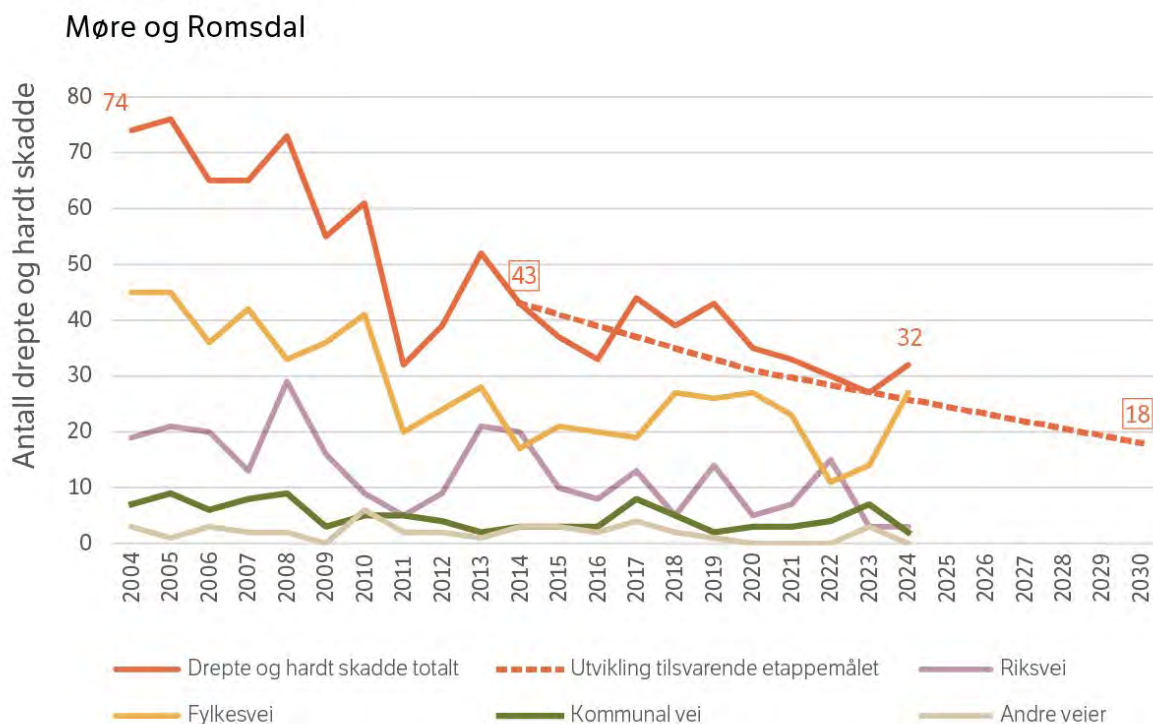
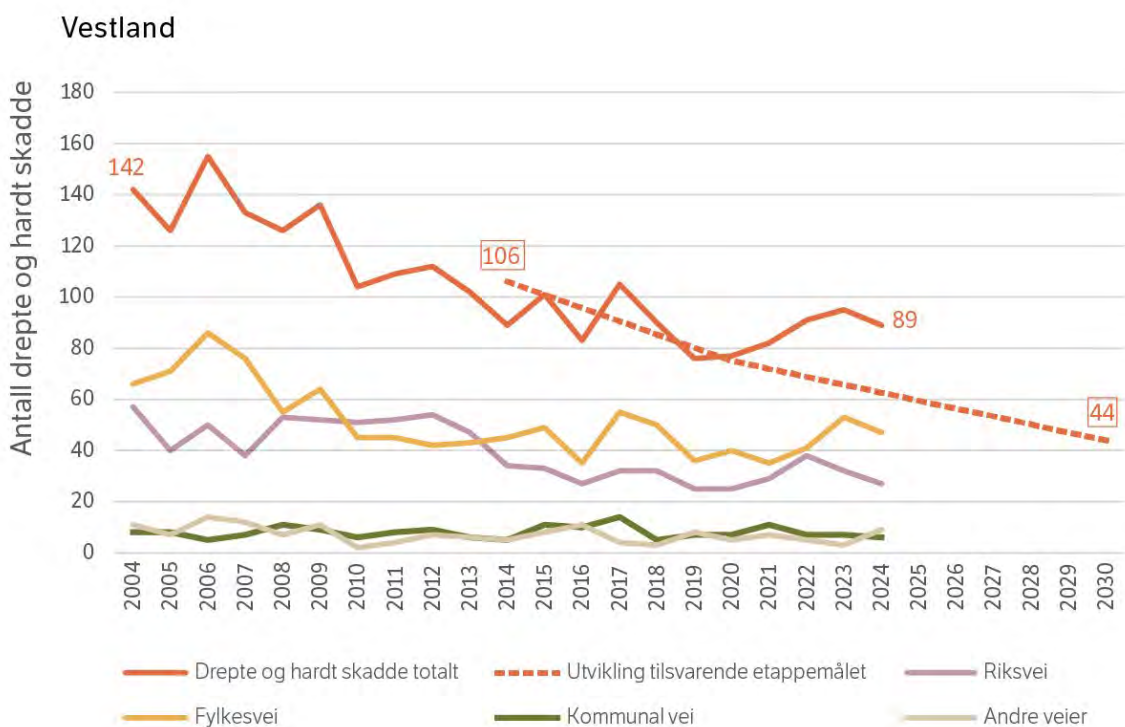


## Agder

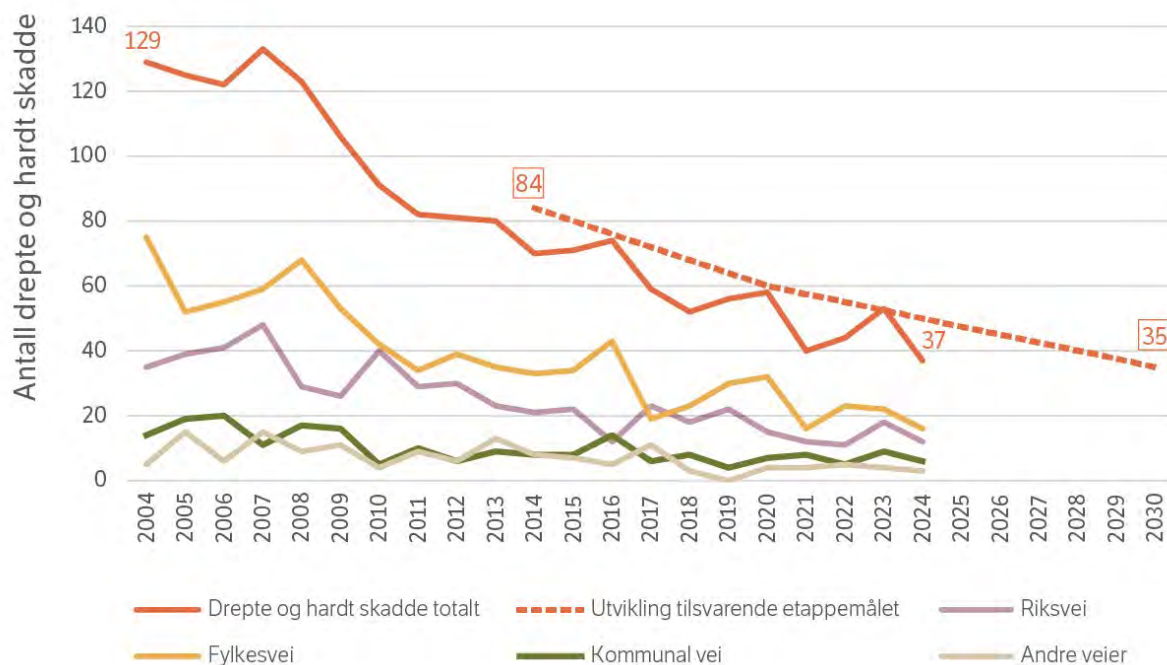


## Rogaland

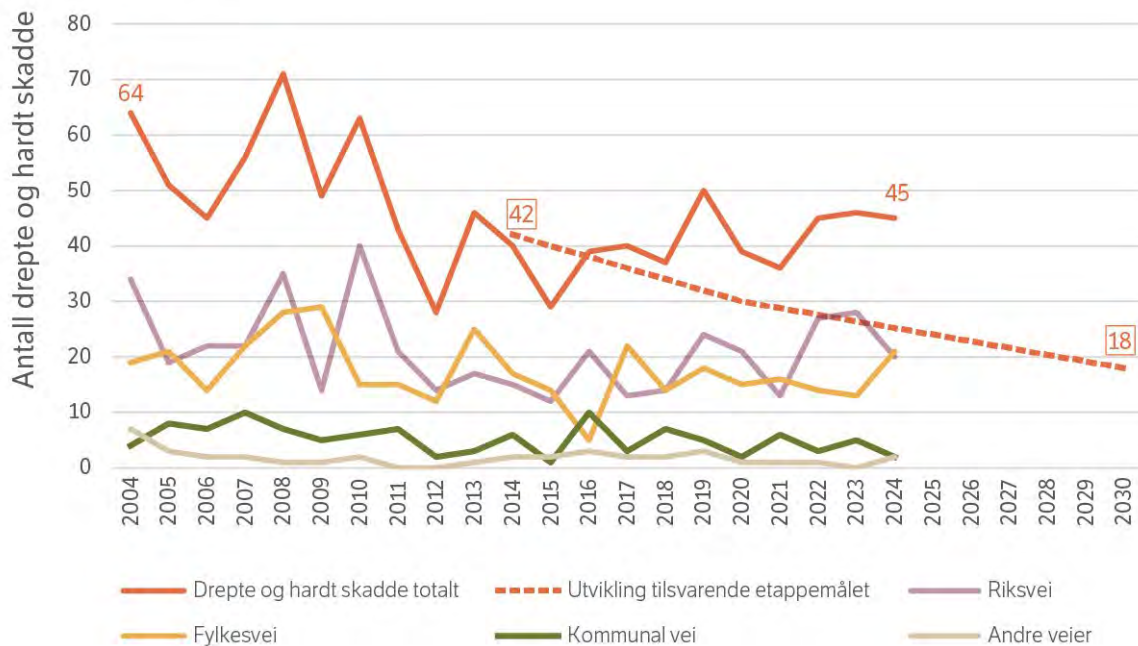


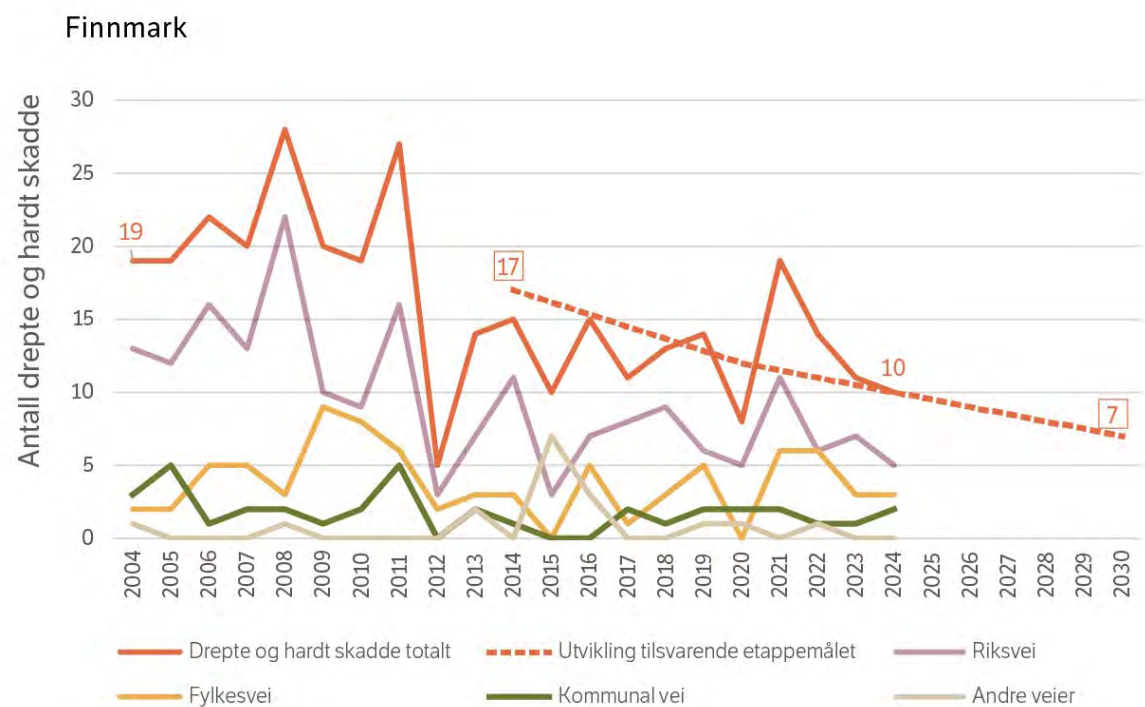
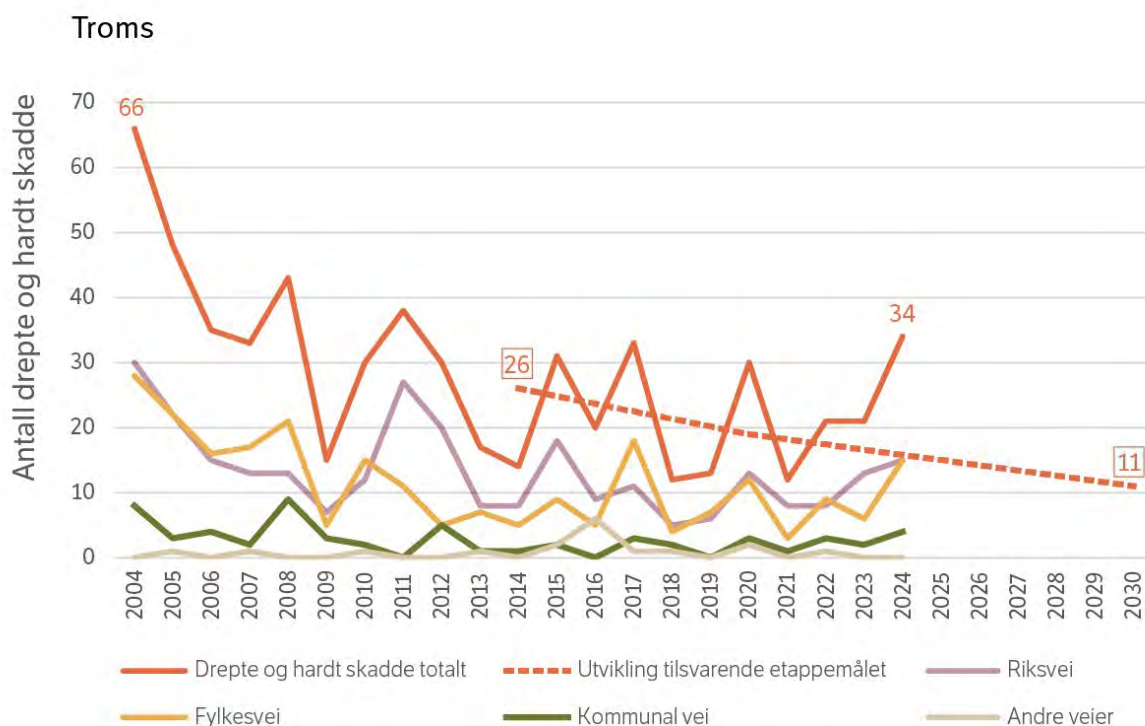


### Trøndelag



### Nordland





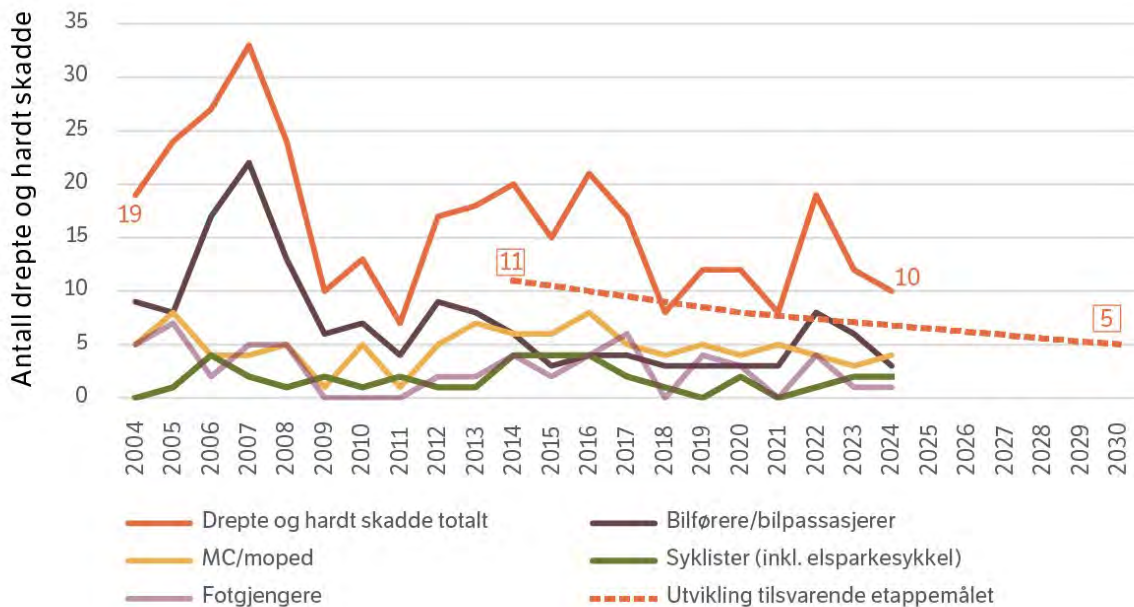


## Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde per storbyområde

I kapittel 13.2 omtales nullvekstmålet, som innebærer at veksten i persontransporten i de ni største byområdene skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling. Nullvekstmålet vil gi flere gående og syklende, og disse har høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km sammenlignet med førere og passasjerer i bil. Alle de syv inngåtte byvekstavgiftene<sup>181</sup> har likevel en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde.

Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i hver av de ni storbyområdene i perioden 2004-2024, samt en underoppdeling på trafikantgrupper.<sup>182</sup> Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det for det enkelte storbyområdet skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven (se figur 1.2 i kapittel 1.3). Dette innebærer at det sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2009-2012 er lagt til grunn syv prosent færre drepte og hardt skadde i 2014 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030.

### Nedre Glomma regionen (Fredrikstad og Sarpsborg kommuner)

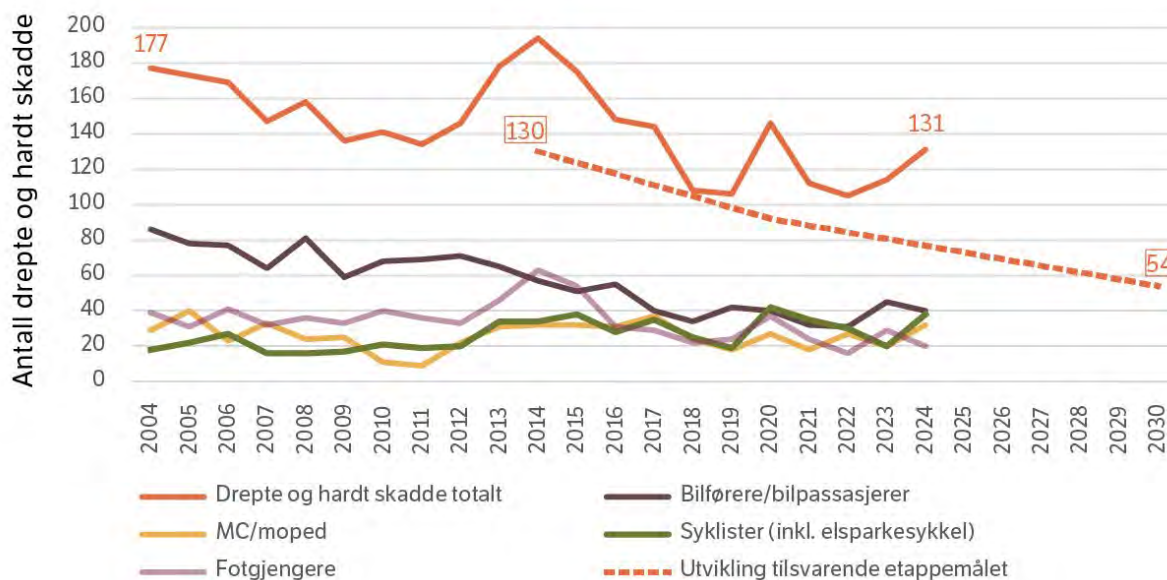


<sup>181</sup> Disse dekker syv av de ni største byområdene.

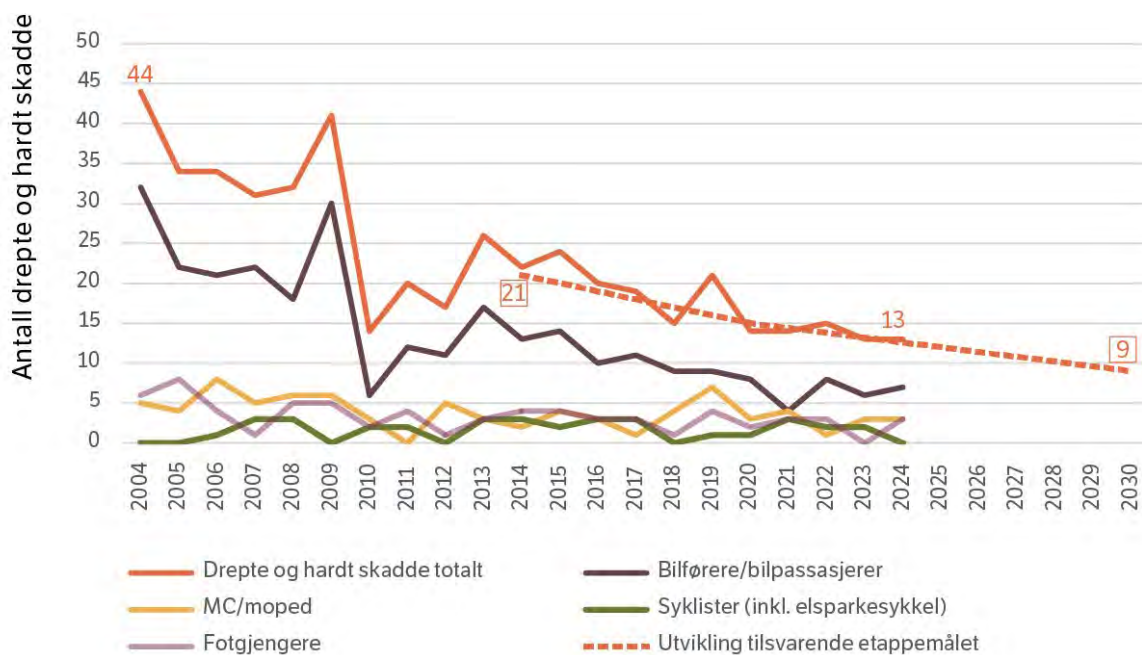
<sup>182</sup> Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (det vil si buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt».



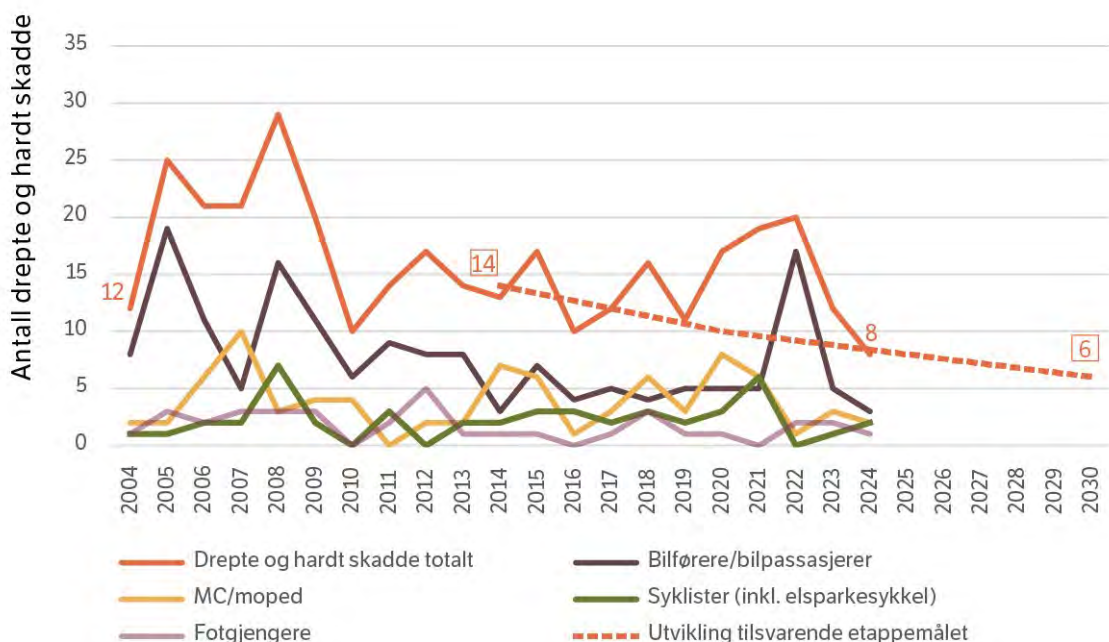
**Oslo-området** (Oslo kommune + det geografiske området som utgjorde Akershus fylke før 1/1-2020)



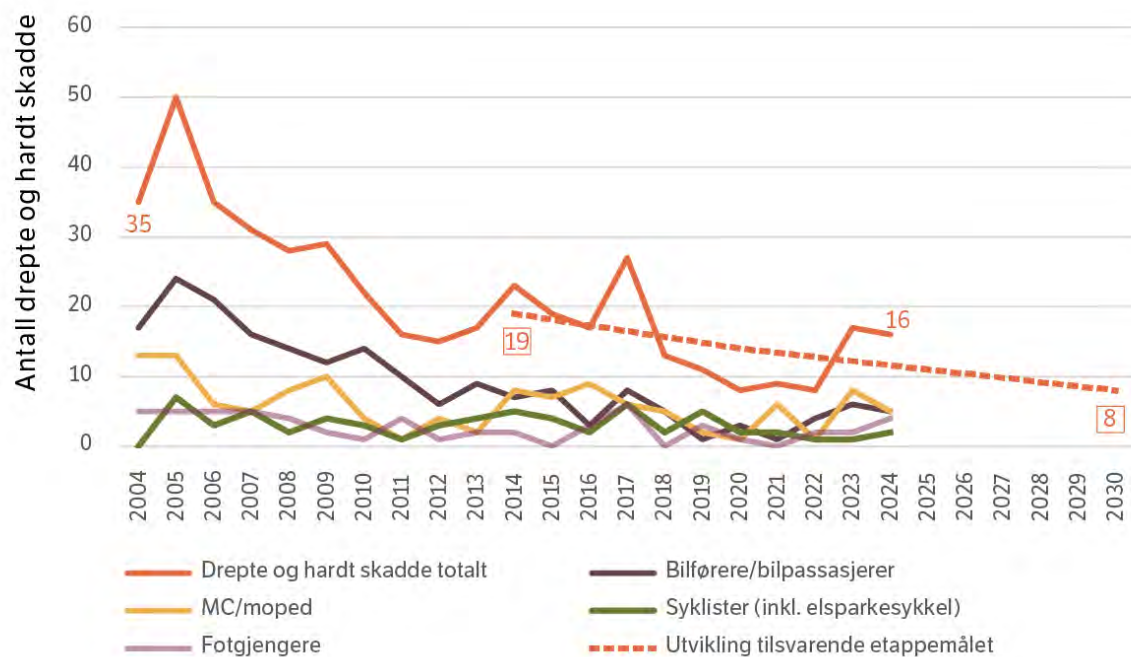
**Buskerudbyen** (kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg)



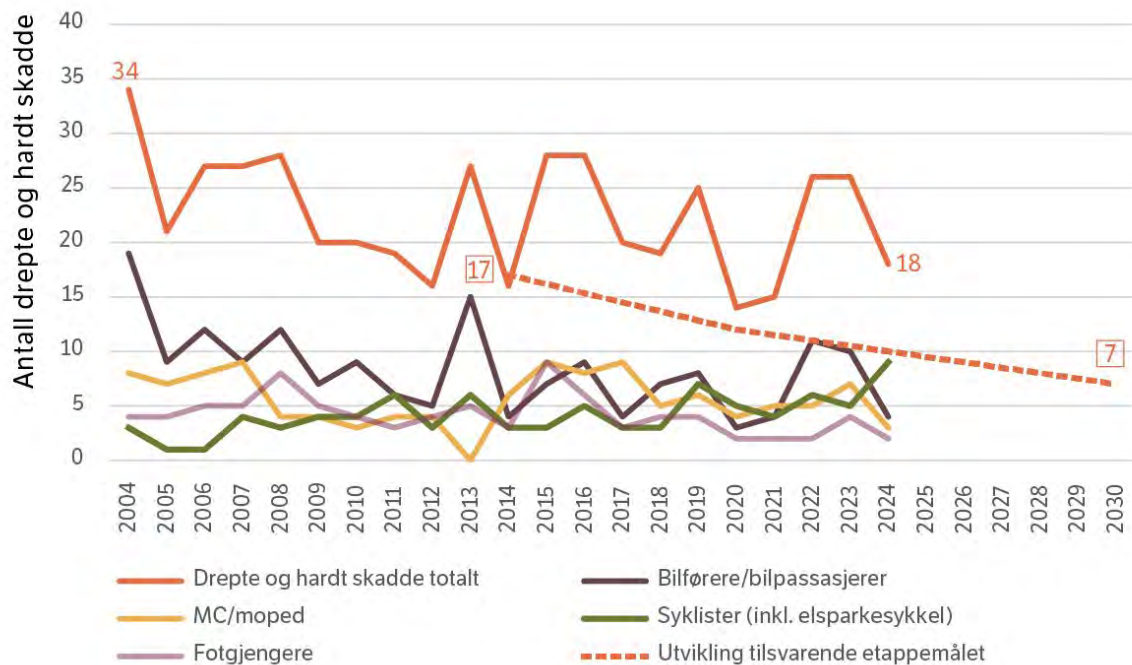
### Grenland (kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan)



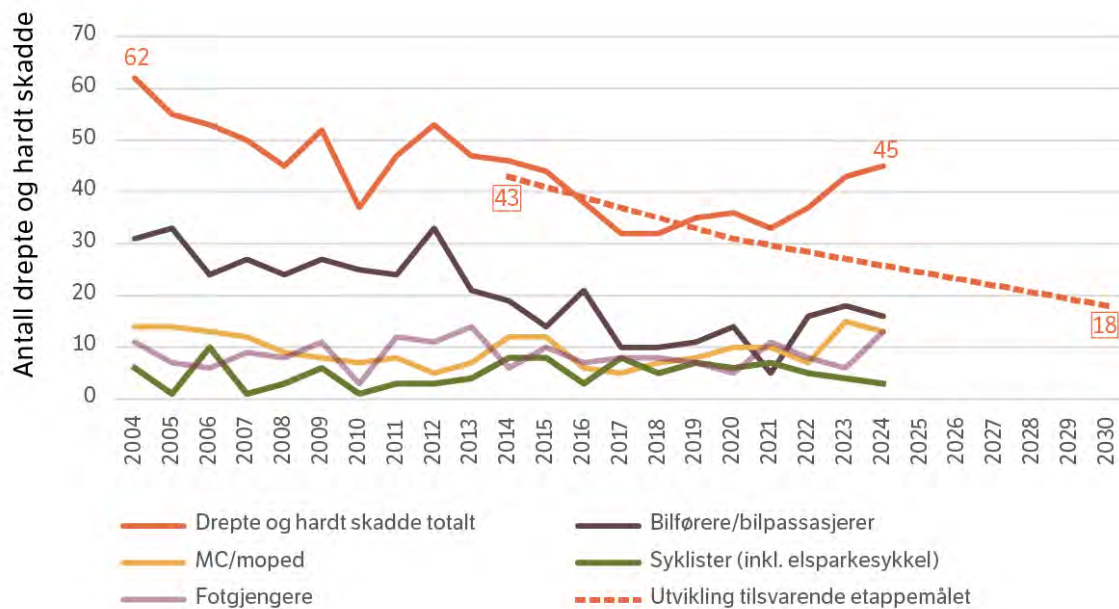
### Kristiansandsområdet (kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland)



### Nord Jæren (kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg)

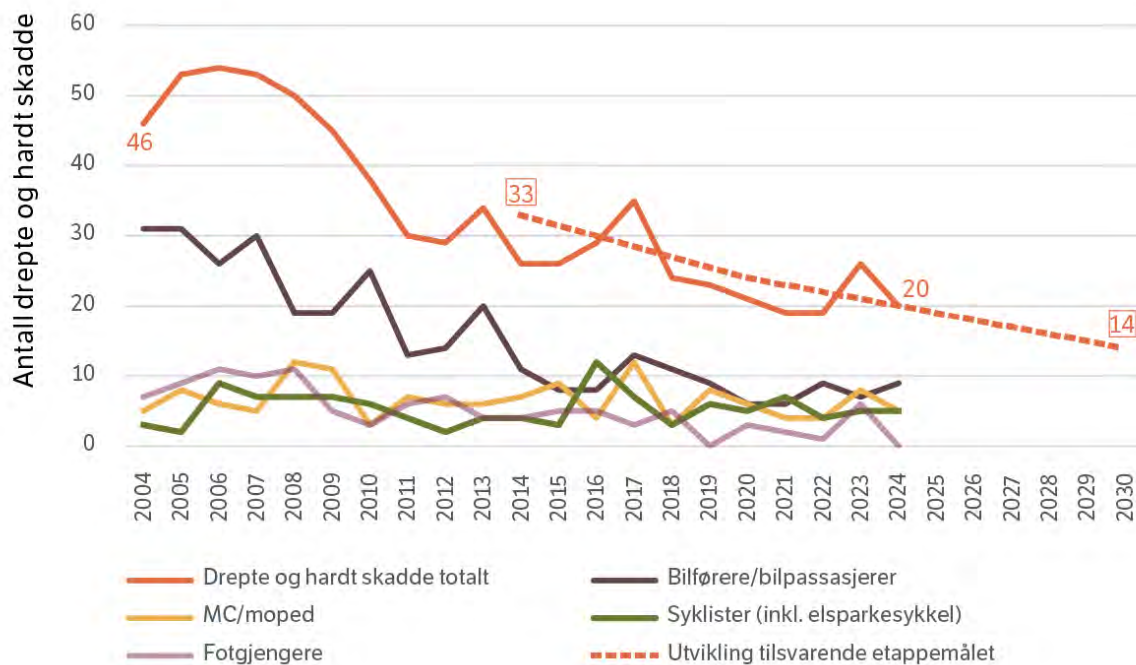


### Bergensområdet (kommunene Bergen, Bjørnafjorden, Øygarden, Askøy og Alver)

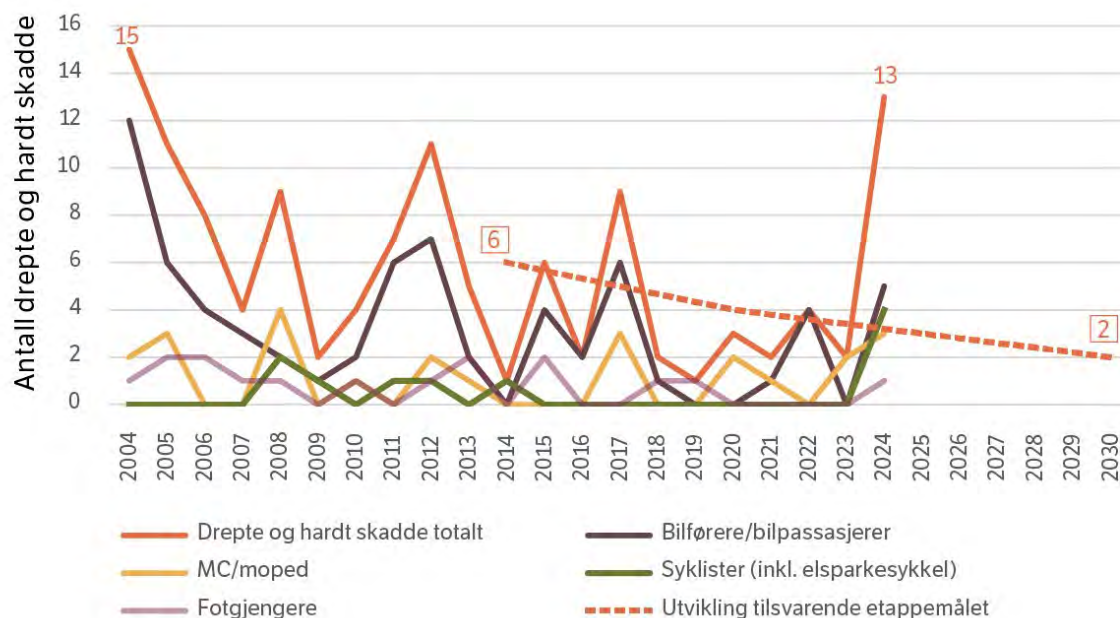




**Trondheimsområdet** (kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland)



**Tromsø** (Tromsø kommune)







## Vedlegg 3 – Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

I dette vedlegget følger en oversikt over de ulike aktørenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Oversikten omfatter både offentlige aktører og interesseorganisasjoner. Til slutt i vedlegget er det en tabell som viser hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har som veimyndighet og fagorgan ansvaret for en rekke oppgaver knyttet til trafikksikkerhet:

- Planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte den delen av riksveinettet som etaten har ansvar for.
- Ivareta forvaltningssaker på riksveinettet, og innenfor noen forvaltningsområder også saker på fylkes-, kommunalt- og privat veinett.
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet.

Statens vegvesen er gjennom instruks fra Samferdselsdepartementet delegert nasjonale oppgaver innen trafikksikkerhet. Gjennom disse oppgavene utøver Statens vegvesen sektoransvar for trafikksikkerhet på vegne av departementet.<sup>183</sup> Dette innebærer at Statens vegvesen skal være initiativtaker, koordinator og pådriver, samt bidra til at det blir utviklet ny kunnskap for at sektoren skal nå fastsatte mål for reduksjon av antall drepte og hardt skadde (nullvisjonen). Videre skal Statens vegvesen bidra til økt trafikksikkerhet gjennom å legge til rette for koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene. Statens vegvesen skal blant annet:

- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Lede arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.
- Sørge for kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling.
- Bistå fylkeskommunene, kommunene og andre aktører med faglige råd om trafikksikkerhet.

### Trygg Trafikk

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

<sup>183</sup> Hovedinstruks for Statens Vegvesen. Fastsett av Samferdselsdepartementet 3. juli 2025 med virkning fra 1. januar 2026.

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

Trygg Trafikk ble opprettet 1. juni 1956 av Samferdselsdepartementet, etter et initiativ fra blant andre motororganisasjonene og forsikringsselskapene. Justisdepartementet og Kunnskapsdepartementet var i mange år formelt tilknyttet Trygg Trafikk gjennom representasjon i styret.

Organisasjonen mottar et årlig tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. Øvrige hovedfinansieringskilder er aktivitetsmidler fra fylkeskommunene, prosjektmidler fra forsikringsnæringen og medlemsinntekter.

Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og regionkontorer i fylkene. Regionkontorene er som hovedregel lokalisert på fylkeshusene. Samarbeidet med fylkeskommunene har lange tradisjoner og er regulert gjennom samarbeidsavtaler som beskriver roller, finansiering og kontorhold.

## **Politiet**

Politidirektoratet (POD) har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikkteneste. I landets 12 politidistrikter utføres trafikktenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter for trafikkteneste. Utrykningspolitiet (UP) er et særorgan underlagt POD og utfører trafikkteneste i hele landet.

Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst. Kontrollinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet. Politiets målsetting er å forebygge og avdekke lovovertridelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har et særlig ansvar for kontroll av atferden til trafikantene.

Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredsene. Politiets ATK-senter og politidistriktene har ansvar for måloppnåelse og straffesaksbehandling av ATK-sakene.

## **Helsedirektoratet**

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

- Følge med på folkehelsen, herunder positive og negative påvirkningsfaktorer som kan forebygge eller føre til skader og ulykker.
- Gi kommuner, fylkeskommuner, statsforvaltere og andre statlige institusjoner, helsepersonell, næringsliv, frivillig sektor og befolkningen informasjon, råd og veiledning om strategier og tiltak i folkehelsearbeidet, herunder det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet.

- Tilgjengeliggjøre statistikk som grunnlag for kommunens og fylkeskommunens oversikt over folkehelsen, herunder oversikt over skader og ulykker.
- Gi veiledning og fortolke regelverket innenfor det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet overfor statsforvaltere, kommuner og helsepersonell.
- Bistå veisektoren med å fremme trygg, aktiv transport, som gåing og sykling.
- Følge med på og utvikle de akuttmedisinske tjenestene sammen med kommunene og helseforetakene.
- Bidra til å styrke befolkningens førstehjelpskompetanse.
- I samarbeid med kompetansetjenestene bistå Statens vegvesen med å utforme krav til innholdet i førstehjelpsundervisningen i trafikalt grunnkurs.
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer til førerkortforskriftens vedlegg 1 – Helsekrav til førerett.
- Avgi uttalelse til Politidirektoratet i klager på politiets vedtak om å tilbakekalle føreretten som følge av ikke oppfylte helsekrav.

### **Utdanningsdirektoratet**

Utdanningsdirektoratet er en etat for grunnskole og videregående opplæring under Kunnskapsdepartementet. Direktoratets arbeidsfelt er bredt, og spenner fra læreplaner, eksamen og analyser til regelverk, tilsyn og IKT.

En læreplan er en forskrift, og skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. Faget kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikksikkerhet. I tillegg til kravene i læreplanen må skolene oppfylle kravene i opplæringslovens kapittel 12 som beskriver skolemiljøet til elevene. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

### **Fylkeskommunene**

Fylkeskommunene er landets største veieier, og har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det innebærer at de har ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveinettet. I tillegg har fylkeskommunene ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak og gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse og beredskap og som arbeidsgiver.

Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver.

Fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet ulikt (se tabell til slutt i vedlegget). Fylkeskommunenes prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet fremgår normalt av fireårige trafikksikkerhetsplaner, eller som en integrert del av regionale transportplaner. Detaljerte prioriteringer når det gjelder investeringer, drift og vedlikehold fremgår av fylkesvise handlings-

program for fylkesveinettet. Det vises til nærmere omtale av fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 18.2.

## Kommunene

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veimyndighet har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på sine veier. De har i tillegg ansvar for overordnet arealplanlegging, som påvirker trafikksikkerheten på flere måter - i alt fra utforming av veisystem til tilrettelegging for gående og syklende og attraktiv kollektivbetjening. Når det gjelder folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. De aller fleste kommunene er styrt etter formannskapsprinsippet. I disse fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg, med betydelig innflytelse fra administrasjonen. Noen av de store kommunene, blant annet Oslo og Bergen, er styrt etter den parlamentariske modellen. Her er det større direkte politisk involvering i beslutninger knyttet til trafikksikkerhet.

Det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i de fleste kommuner, og en del av kommunene er godkjent som *Trafikksikker kommune* (se nærmere omtale av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid i kapittel 18.2).

## Statens havarikommisjon (SHK)

Statens havarikommisjon (SHK) er en offentlig undersøkelsesmyndighet som er underlagt Samferdselsdepartementet. SHK foretar uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen transportsektoren, i Forsvaret, på tivoli- og taubaneområdet og innen romvirksomhet. Formålet med undersøkelsene er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer til ulykker, og bidra til forbedring av sikkerheten. SHK skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

SHK har i veisektoren ingen lovfestet undersøkelsesplikt, og har myndighet til selv å velge de ulykker som undersøkes. Politiet og Statens vegvesen skal straks varsle SHK om alvorlige ulykker med tunge kjøretøy eller buss, alvorlige ulykker i tunnel eller som involverer farlig gods. Varslingsplikten omfatter også andre ulykker som de mener SHK kan ha interesse av å undersøke, samt ulykker som tilfredsstiller nærmere spesifiserte kriterier fastsatt av SHK. Ved utvelgelsen legger SHK vekt på ulykkens alvorlighetsgrad, forventet læring for bedre trafikksikkerhet, samt aktualitet i gjeldende ulykkesbilde. Undersøkelsene retter seg mot både trafikant, kjøretøy og vei, samt organisatorisk og systemisk nivå. SHK avgjør selv omfang og avgrensning av undersøkelsene og hvordan de skal gjennomføres.

Undersøkelsene avsluttes med en offentlig undersøkelsesrapport som publiseres på SHK sin nettside.<sup>184</sup> Undersøkelsesrapport oversendes Samferdselsdepartementet, som treffer

<sup>184</sup> <https://havarikommisjonen.no>

nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til eventuelle sikkerhetstilrådinger. Vegtilsynet har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp SHK sine sikkerhetstilrådinger på vei.

### **Arbeidstilsynet**

Arbeidstilsynet er en statlig etat, underlagt Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

Arbeidstilsynets samfunnsoppdrag er gitt av Stortinget. Arbeidstilsynet skal legge premisser for, og følge opp, at virksomhetene holder et høyt nivå med hensyn til helse, arbeidsmiljø og sikkerhet.

Arbeidstilsynet skal, på et faglig og selvstendig grunnlag, følge opp at virksomhetene ivaretar sitt ansvar etter arbeidsmiljølovgivningen, allmenngjøringslovgivningen og annet regelverk som er tillagt Arbeidstilsynets myndighet.

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

Arbeidstilsynet deltar også i *Tverretattlig transportkontrollgruppe* sammen med Statens vegvesen, politiet, Skatteetaten og Tolletaten.

### **Nye Veier AS**

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier. Nye Veier skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre hovedveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren samt styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafikksikkerhet på strekninger med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier ønske å prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnssikkerhet. Nye Veiers portefølje omfatter i dag om lag 1 274 km riksvei.

### **Vegtilsynet**

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og skal være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett i tråd med de overordnede målsettingene regjeringen har for transportpolitikken. Vegtilsynet fører tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveinettet er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vegtilsynet fører tilsyn med områder innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veiinfrastrukturen. Vegtilsynet skal også foreslå endringer i regelverk og ta initiativ til FoU-aktivitet og andre faglige utredninger innenfor Vegtilsynets ansvarsområde. Ansvaret for å bistå Samferdselsdepartementet i arbeidet med å følge opp og lukke tilrådinger fra Statens havari-kommisjon (SHK) ble overført fra Statens vegvesen til Vegtilsynet fra 1. september 2021.



## **Forsvaret**

Forsvaret er en etat underlagt Forsvarsdepartementet, med ansvar for å sikre Norges territorielle integritet og nasjonale sikkerhetsinteresser. Forsvaret skal opprettholde operativ evne, forebygge og håndtere kriser og væpnet konflikt, samt bidra til internasjonale forpliktelser innen sikkerhet og forsvar. Organisasjonen bygger på allmenn verneplikt og består av Hæren, Sjøforsvaret, Luftforsvaret, Heimevernet, Cyberforsvaret og Forsvarets spesialstyrker.

Forsvaret gjennomfører betydelig transport- og øvingsaktivitet langs vei, blant annet kolonneforflytninger, transport av tungt materiell og kjøring under krevende vinter- og terrengforhold med og uten allierte. Slike aktiviteter representerer noe av den største risikoen i Forsvarets virksomhet i fredstid. En stor andel av sjåførene er unge vernepliktige med begrenset kjøreeerfaring, og mange tar opplæring som gir førerett gjennom unntaksbestemmelser, herunder lavere alderskrav.

Det overordnede fagansvaret for trafikksikkerhet og føreropplæring ligger hos Forsvarets transportskole, som utvikler opplæringsplaner, instruktørutdanning og faglige standarder for Forsvarets kjøretøyvirksomhet. Trafikksikkerhetsarbeidet samordnes i tillegg gjennom en arbeidsgruppe for trafikksikkerhet, med representanter fra Hæren, Sjøforsvaret, Luftforsvaret og Heimevernet. Gruppen arbeider for bedre koordinering, erfaringsdeling og felles praksis for å redusere ulykker og hendelser langs vei. Som et ledd i trafikksikkerhetsarbeidet vil Forsvaret utarbeide en egen strategi og handlingsplan for trafikksikkerhet, med utgangspunkt i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.

## **Forsikringsselskapene**

Skadeforsikringsselskapene arbeider med å forebygge og redusere skader på personer og materiell, blant annet ved å bedre trafikksikkerheten. Dette gjøres gjennom forsikringsordninger som gavner trafikksikker atferd og gjennom å være samarbeidspartner ved gjennomføring av tiltak i regi av interesseorganisasjoner og Trygg Trafikk.

Samarbeidet med Trygg Trafikk startet allerede i 1956, og vil fra 2027 organiseres gjennom et fagutvalg i regi av Trafikksikringsforeningen (TFF).

## Interesseorganisasjoner

Interesseorganisasjonene spiller en viktig rolle for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. De har på sine ulike områder bidratt til den positive utviklingen i tallet på drepte og hardt skadde i veitrafikken. Tabellen nedfor gir en oversikt over interesseorganisasjoner som har bidratt inn i arbeidet med tiltaksplanen.

Interesseorganisasjoner	Formål/aktivitet
<b>Av-og-til</b>	Av-og-til er en alkovettorganisasjon som arbeider for å redusere de negative følgene av alkoholbruk i samfunnet, og for å gjøre hverdagen tryggere for alle. Av-og-til sitt kampanjearbeid setter fokus på forskjellige situasjoner hvor alkohol kan utgjøre en ulempe eller en særlig risiko, herunder trafikk.
<b>Fellesforbundet</b>	Fellesforbundet er Norges største fagforbund i privat sektor og organiserer innen industri, byggebransjen, hotell- og restaurant, transport, bilbransjen m.fl. Forbundet har stort fokus på trafikksikkerhet for alle typer yrkestransport og trafikksikkerheten generelt.
<b>ITS Norway</b>	ITS Norway er en medlemsforening innenfor transport og mobilitet, med medlemmer fra myndigheter, industri og forskning/akademia. Foreningen jobber for smartere, sikrere og mer bærekraftig transport gjennom å utnytte teknologi, og i samarbeid med de ulike medlemmer og samarbeidspartnere.
<b>MA-Rusfri Trafikk</b>	MA-Rusfri Trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning, fysiske tiltak og informasjonsarbeid rundt omkring i landet.
<b>MCSsikkerhet.no</b>	MCSsikkerhet.no jobber for å redusere ulykker på motorsykkel gjennom analyse, og erfaringsdeling fra fagpersoner i bransjen. Budskapet formidles gjennom korte filmer og gjennom samlinger og foredrag rundt om i landet.
<b>Motorsykelimportørenes forening (MCF)</b>	MCF organiserer de største importørene av motorsykkel, moped og scooter i Norge. Sammen med offentlig myndigheter, brukerorganisasjoner og andre premissleverandører arbeider de for å tilrettelegge for en bedre og sikrere hverdag for motorsyklister i Norge.
<b>Nordic Micromobility Associations (NMA)</b>	NMA er et felles initiativ fra mikromobilitetsselskaper, hovedsakelig elsparkesykkeloperatører. Foreningen arbeider blant annet for å forbedre trafikksikkerheten, med primært mål om å opprettholde høye standarder for drift av elsparkesykler i de nordiske landene, i tråd med eksisterende avtaler med byene.
<b>Norges Automobil-Forbund (NAF)</b>	NAF er en forbruker- og interesseorganisasjon som representerer nesten 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

<b>Norges Cykleforbund (NCF)</b>	NCF organiserer sykkelporten i Norge, både for topp og bredde. Det arrangeres hvert år rundt 650 sykkelritt i de ulike grenene, hvorav 350 landeveisritt på ulike nivåer i hele Norge. Arrangement på offentlig vei innebærer store sikkerhetsmessige utfordringer for arrangørene og krever god planlegging. NCF har utarbeidet regelverk, manualer, sjekklistor og normer som arrangører skal forholde seg til for å opprettholde en tilfredsstillende trafiksikkerhet.
<b>Norges Lastebileier-Forbund (NLF)</b>	NLF er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for landbasert godstransport. Organisasjonens visjon er ansvarlig transport, og et viktig strategisk mål er trafiksikre og effektive veier. NLF fokuserer på trafiksikkerhet i alle relevante sammenhenger. Nullvisjonen inngår i NLFs tenkning og arbeid, og har vært et godt verktøy for å gripe tak i trafiksikkerhetsutfordringer.
<b>Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)</b>	NTSF er en bransjeorganisasjon som representerer over 80 prosent av alle landets trafikkskoler og trafikklærere. Trafikkskolene tar daglig pulsen på våre aller ferskeste trafikanter, fra tunge til lette kjøretøy, og setter trafiksikkerheten i høysetet. Forbundet jobber for gode og forutsigbare rammevilkår for trafikkskolebransjen, med nullvisjonen som førende prinsipp og opplæring som virkemiddel. Forbundet utgir også læremateriell og tilbyr kurs, etterutdanning og faglige arrangementer for trafikklærere.
<b>Norsk bransjeforening for ATV og snøscooter (NBAS)</b>	NBAS organiserer importører og forhandlere av ATV og snøscootere over hele landet. Foreningen har innført en autorisasjon som forplikter medlemmene, hvor formidling av sikkerhetsbudskap og utdeling av sikkerhetsbrosjyrer til kundene er blant de prioriterte områdene.
<b>Norsk Førstehjelpsråd (NFR)</b>	NFR er paraplyorganisasjon for 28 medlemsorganisasjoner innen helse, beredskap og frivillighet, og forvalter nasjonale faglige retningslinjer for førstehjelp i Norge. NFR arbeider for å styrke befolkningens førstehjelpskompetanse gjennom samordning, kvalitetsutvikling og samarbeid med offentlige myndigheter, frivillige organisasjoner og næringsliv.
<b>Norsk Landbruksrådgivning (NLR)</b>	Samvirkeorganisasjonen NLR bygger, formidler og har dialog om kunnskap om alt som er relevant for bondens drift. HMS og trygg bruk av landbruksmaskiner er høyt prioritert. NLR har spisskompetanse på dette.
<b>Norsk MC-Forhandlerforening (NMCF)</b>	NMCFs hovedformål er å profesjonalisere MC-bransjens fagforhandlere gjennom en autorisasjon som tydeliggjør rollen til MC-fagforhandlerne. Foreningen skal ivareta, utvikle og styrke bransjens felles interesser ved å trygge vilkårene og sikkerheten for brukere og forhandlere.
<b>Norsk Motorcykel Union (NMCU)</b>	NMCU er interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklistene. Organisasjonen ble stiftet i 1972 og representerer eierne og førerne av over 200 000 registrerte motorsykler i Norge. NMCU jobber aktivt for å ivareta motorsyklistenes interesser ovenfor norske myndigheter og er en betydelig bidragsyter i mange forum der trafiksikkerhet for motorsyklister er tematikk.
<b>Pensjonistforbundet (Pf)</b>	Pf er landets største organisasjon for eldre og uføre med 250 000 medlemmer og 750 lokalforeninger. Pf sitt mål er et inkluderende og aldersvennlig samfunn, med trafiksikkerhet og mobilitet for eldre som et viktig satsingsområde.

<b>Personskadeforbundet LTN</b>	Personskadeforbundet LTN er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for økt trafikksikkerhet, herunder å forebygge ulykker og personskader i trafikken for alle trafikantgrupper.
<b>Skadeforebyggende forum (Skafor)</b>	Skafor er en ideell medlemsorganisasjon som gjennom informasjons- og samarbeidstiltak arbeider for å øke kunnskapen om skader, ulykker og forebyggingsmuligheter. Skafor koordinerer arbeidet med <i>Trygge lokalsamfunn</i> , der trafikksikkerhet inngår som et viktig tema.
<b>Syklistforeningen</b>	Syklistforeningen er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. Syklistforeningen bidrar til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafikksikkerhet.
<b>Trafikkatferd</b>	Trafikkatferd er et frittstående samarbeidsforum for personer som driver utøvende, holdningsarbeid mot ulike trafikantgrupper over hele landet. I forumet treffes medlemmene på tvers av organisasjoner, foreninger og foretak, og i dette fellesskapet utveksles erfaring og kunnskap. I tillegg markedsføres de ulike tiltakene og fagkompetansen hos medlemmene styrkes.
<b>Trafikkforsikringsforeningen (TFF)</b>	TFF utfører en rekke lovpålagte oppgaver, blant annet som erstatningsorgan for skader forvoldt av uforsikrede, ukjente, eller utenlandske motorvogner. I sin rolle som erstatningsorgan sikrer TFF at alle skadelidte i trafikken får erstatning, og jobber samtidig for å redusere antallet uforsikrede motorvogner på veien. Alle forsikrings-selskaper som tilbyr ansvarsforsikring for motorvogn i Norge, er lovpliktige medlemmer av foreningen. TFF støtter også flere trafikant-rettete tiltak i regi av Trygg Trafikk gjennom en rammeavtale for bedre samspill i trafikken og sikkerhet på elsparkesykkel.
<b>Trafikkforum</b>	Trafikkforum er et landsdekkende forbund for trafikkskoler og trafikk-lærere, og vil bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen.
<b>Trafikksikkerhetsforeningen (TSF)</b>	TSF er en forening med fokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø. TSF skal synliggjøre riktige trafikksikringstiltak som understøtter nullvisjonen. TSF er opptatt av sikkerheten til alle trafikantgruppene og til de som arbeider på og ved veien.
<b>Ung i trafikken – ingen venner å miste</b>	Ung i trafikken er Norges eneste trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen jobber etter nullvisjonen for å forebygge ulykker gjennom kunnskapsbasert arbeid, kampanjer og prosjekter som styrker holdningene til unge mellom 16 og 26 år. I tillegg inngår elleve klubber som driver med motorsport, hovedsakelig trial kjøring.
<b>Wima Norway</b>	WIMA Norway er en landsdekkende, frivillig interesseorganisasjon for kvinnelige motorsyklister. Organisasjonen tilbyr rustløserkurs, førerutviklingskurs, mekkekurs og førstehjelpskurs over hele landet og betjener for tiden 5 000 damer.
<b>Yrkestrafikkforbundet (YTF)</b>	YTF er tilsluttet YS. YTF har 13 700 medlemmer innenfor samferdselssektoren. De største medlemsgruppene er i buss- og lastebilnæringen, og inkluderer hele bredden av transport- og logistikkbransjen. YTF arbeider aktivt for økt trafikksikkerhet for alle, med hovedfokus på passasjerenes og sjåførenes sikkerhet.

**Organisering av ansvaret for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet****Østfold**

Fylkeskommunen styres etter formannskapsmodellen. Fylkestinget har opprettet et trafikksikkerhetsutvalg (FTU) for å ivareta ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter vegtrafikkloven § 40 a. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling. FTU består av fem medlemmer som velges av fylkestinget fra hovedutvalg for samferdsel, klima og miljø, med personlig varamedlem. Konsultative samarbeidspartnere er representert med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Utrykningspolitiet, politiet og kommuneregionene. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak. Det er også etablert et administrativt fagnettverk for mobilitet og trafikksikkerhet.

**Akershus**

Fylkeskommunen har en parlamentarisk styreform. Fylkeskommunen har etablert Akershus trafikksikkerhetsutvalg (ATU) med politikere fra posisjon og opposisjon. I tillegg deltar Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk. Gjennom sine ansvarsområder har disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak. ATU ledes av fylkesråden for samferdsel. Utvalget skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling.

**Innlandet**

Ansvaret er lagt til både hovedutvalg for samferdsel og fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har et spesielt ansvar for det tverrsektorielle samarbeidet i fylket. FTU består av fem politiske medlemmer, i tillegg til konsultative medlemmer fra Statsforvalteren, Statens vegvesen, politiet, fylkeskommunen, Trygg Trafikk, Norges Trafikkskoleforbund, NAF og Norges Lastebileier-Forbund.

**Buskerud**

Trafikksikkerhetsforum ledes av et medlem i hovedutvalg for samferdsel. I tillegg er det ytterligere to politiske medlemmer. Forumet er basert på en likeverdig modell, hvor politiet, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og kommuneregionene er representert. Forumet skal være en arena for informasjons-, kunnskaps- og erfaringsutveksling mellom aktører som har ulike virkemidler og ansvarsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet.

**Vestfold**

Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av tre fylkespolitikere, hvorav leder av utvalget er leder i utvalg for samferdsel. Alle de politiske medlemmene er i hovedutvalg for samferdsel. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund og fylkeskommunens administrasjon.

**Telemark**

Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av tolv personer. Det er fem fylkespolitikere, hvorav leder av utvalget er leder i hovedutvalg for samferdsel. Tre av de politiske medlemmene er i hovedutvalg for samferdsel, én er i hovedutvalg for utdanning og kompetanse og én er i hovedutvalg for kultur, folkehelse, tannhelse og idrett. De øvrige medlemmene er to fra Trygg Trafikk, to fra Statens vegvesen og én fra henholdsvis Sør-Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet og Norges Trafikkskoleforbund. I tillegg møter fylkeskommunens administrasjon.

**Agder**

Trafikksikkerhetsforum ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg er det ytterligere tre politiske medlemmer, hvorav en fra fylkesutvalget og to vararepresentanter. De politiske medlemmene velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Norges Trafikkskoleforbund, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder og Trafoen.



<b>Rogaland</b>
Samferdselsutvalget i fylket har ansvar for vei og samferdsel, kollektiv og fravik. I tillegg er det opprettet et fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som er et rådgivende organ for Samferdselsutvalget i trafikk-sikkerhetssaker, samt kan tildele trafikksikkerhetsmidler etter fylkeskommunal søknadsordning. FTU er politisk sammensatt av fem medlemmer. I tillegg møter Statens vegvesen, fylkesadministrasjonen, Trygg Trafikk og Norges Trafikkskoleforbund som konsultative medlemmer. Det daglige trafikk-sikkerhetsarbeidet er primært lagt til seksjon for vegforvaltning, som har tett dialog med andre avdelinger og seksjoner.
<b>Vestland</b>
Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Utvalget er sammensatt av syv fylkespolitikere, hvor leder av utvalget er leder i utvalget for samferdsel og mobilitet (SAMO). I tillegg er det seks medlemmer, hvor tre er fra SAMO og tre er fra hvert av de andre utvalgene. En rådgivende gruppe er knyttet til utvalget, og har i praksis den samme funksjon som konsultative medlemmer. I denne gruppen sitter representanter for Vest politidistrikt/Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, fylkeskommunens administrasjon, Vestland ungdomsutvalg, rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og fylkeseldrerådet. Andre parter blir invitert med når det er aktuelt. Det er etablert et fagnettverk for myke trafikanter, ellers blir det daglige trafikksikkerhetsarbeidet ivaretatt av avdeling vegforvaltning Vestland.
<b>Møre og Romsdal</b>
Trafikksikkerhetsansvaret er lagt til samferdselsutvalget. Det er opprettet en administrativ faggruppe som ledes av vegavdelingen i fylkeskommunen som koordinerer partene i trafikksikkerhetsarbeidet bestående av politiet, Utrykningspolitiet, Norges Trafikkskoleforbund, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Fra 2022 deltar også en politiker fra samferdselsutvalget i gruppen.
<b>Trøndelag</b>
Ansvaret er lagt til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU består av medlemmene i hovedutvalg for samferdsel, til sammen 13 medlemmer med varamedlemmer som velges av fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Statsforvalteren, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen og Ungdommens fylkesutvalg. I tillegg har FTU opprettet et utvidet TS-fagnettverk, som i tillegg til de konsultative medlemmene består av Norges Trafikkskoleforbund, Norges Lastebileier-Forbund, NAF og Syklistforeningen.
<b>Nordland</b>
Nordland har parlamentarisk styre. FTU ledes av fylkesråd for samferdsel. I tillegg velger fylkesrådet to medlemmer og tre varamedlemmer fra fylkestingets representanter. Konsultative medlemmer er Nordland politidistrikt, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Norges Trafikkskoleforbund, Nordland eldreråd, rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Nordland, administrasjon i fylkeskommunen – plan- og vegforvaltning, folkehelse og kommunikasjonstjenesten.
<b>Troms</b>
FTU ledes av hovedutvalgsleder for samferdsel. I tillegg velges fire medlemmer fra fylkestinget. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi/Utrykningspoliti, Troms fylkes ungdomsråd, Fylkeseldrerådet og Råd for personer med funksjonsnedsettelse.
<b>Finnmark</b>
Fylket har ikke et eget FTU, men Hovedutvalg for samferdsel har ansvar for saker med betydning for trafikksikkerhet. Hovedutvalget har besluttet å etablere et konsultativt utvalg som skal være rådgivende til utvalget.



## Vedlegg 4 – Oversikt over tilstandsmål og indikatorer

I dette vedlegget følger en samlet oversikt over *overordnede tilstandsformuleringer, tilstandsmål og utdypende indikatorer*, sortert innenfor de ulike innsatsområdene (se omtale i kapittel 1.4). Overordnede tilstandsformuleringer og tilstandsmål er vist samlet i tabell 1.1 i kapittel 1.4 og er i tillegg vist per innsatsområde i innledningen til hvert kapittel i del II (kapittel 6-19). De utdypende indikatorene gir et mer detaljert bilde av tilstandsutviklingen, og er ikke omtalt i hoveddelen av dokumentet.

I de årlige oppfølgingsdokumentene om *Trafikksikkerhetsutviklingen* (se kapittel 1.6) vil det være en oppfølging som både viser hvordan vi ligger an i forhold til tilstandsmålene, og som i tillegg viser utviklingen knyttet til de utdypende indikatorene. Dette vedlegget gir dermed en oversikt over viktige deler av innholdet i de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.

### Fart (kapittel 6)

#### Tilstandsmål

- Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

#### Utdypende indikatorer

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

### Rus (kapittel 7)

#### Tilstandsmål

- Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet.
- Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.

#### Utdypende indikator

- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende faktor.

### Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

#### Tilstandsmål

Innen 2030 skal:

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

#### Utdypende indikatorer

- Andel omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller var feilsikret.
- Bilbeltebruk i lette biler fordelt på førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer.
- Bilbeltebruk i lette biler (kun førere og forsetepassasjerer) fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk.
- Beltebruk blant passasjerer i buss.
- Bakovervendt sikring av barn i bil fordelt på henholdsvis 1-åringer, 2-åringer og 3-åringer.

### **Uoppmerksomhet (kapittel 9)**

#### Tilstandsmål

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

### **Barn 0 – 14 år (kapittel 10)**

#### Tilstandsmål

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

#### Utdypende indikatorer

- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikre barnehager*.
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikre skoler*.

### **Ungdom og unge førere (kapittel 11)**

#### Tilstandsmål

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

### **Eldre trafikanter (kapittel 12)**

#### Tilstandsmål

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

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

### **Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel) (kapittel 13)**

#### Tilstandsmål

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per

gåkm).

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

Innen 2030 skal:

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

#### Utdypende indikatorer

- Syklisters bruk av sykkelhjelmer fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12-17 år og over 17 år.
- Elsparkesyklisters bruk av sykkelhjelmer.
- Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest.
- Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket.
- Fotgjengeres bruk av refleks splittet på landevei og tettbygd strøk.
- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksveinettet (fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder).
- Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesveinettet (fordelt på innenfor/utenfor byer og tettsteder).

### **Motorsykel, moped og ATV/UTV (kapittel 14)**

#### Tilstandsmål

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

### **Næringstransport på vei (kapittel 15)**

#### Tilstandsmål

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

#### Utdypende indikatorer

- Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll, fordelt på henholdsvis lastebiler og «tunge» tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.).
- Andel varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.
- Andel tungtransportkontroller med mangler.
- Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene i Statens vegvesen sine kontroller langs vei.



**Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)**Tilstandsmål

I planperioden 2026-2029:

- Skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til dødsulykker være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.
- Vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreduserende tiltak på alle strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafiksikkerhet.

Utdypende indikatorer

- Antall faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til dødsulykker, fordelt på veikategori.
- Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier.
- Antall km firefelts motorvei.
- Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksveinettet.
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesveinettet.

**Teknologi for bedre trafiksikkerhet (kapittel 17)**Overordnet tilstandsformulering

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

**Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)**Tilstandsmål

Ved utgangen an planperioden skal:

- Minst 250 kommuner være godkjente som *Trafikksikker kommune* og minst 300 kommuner skal ha en trafiksikkerhetsplan som er gyldig fra 2029.
- Alle fylkeskommuner være godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Overordnet tilstandsformulering

- Ved utgangen av planperioden skal det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafiksikkerhet.

**Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)**Overordnet tilstandsformulering

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

## Vedlegg 5 – Oversikt over oppfølgingstiltakene

### Innsatsområder (del II)

#### Fart (kapittel 6)

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

#### Rus (kapittel 7)

11. Politiet skal gjennomføre foreløpig test for alkoholpåvirkning av alle motorvognførere som stanses i trafikkontroller, samt av alle motorvognførere som er involvert i trafikkuhell, uavhengig av ulykkens alvorlighetsgrad. For testing av annen rus enn alkohol gjøres dette i henhold til politiets metodebruk.
12. Ung i trafikken vil videreføre det holdningsskapende prosjektet *DeathTrip* og synliggjøre dette gjennom vandreutstillingen *DeathTrip on the road*.

13. Ung i trafikken vil kontinuerlig oppdatere fakta og videoer i e-læringskurset *Rus i trafikken*, og vil i tillegg gjennomføre en nasjonal kampanje om rus på sosiale medier.
14. Av-og-til vil, i samarbeid med medlemsorganisasjoner, Av-og-til-kommuner og andre samarbeidspartnere, sette fokus på promillekjøring, med menn og eldre som prioriterte målgrupper.
15. MA-Rusfri Trafikk vil rette fokus mot dagen-derpå-promille gjennom et sett med årlige kampanjer og tilgjengeliggjøring av promilletesting i stasjonære promilletestingsmaskiner og promillemålere.
16. Av-og-til vil fortløpende gjennomføre kommunikasjonstiltak på nett og i sosiale medier på temaet promillekjøring og risiko, med fokus på dagen-derpå-kjøring og Av-og-til sin promillekalkulator.
17. MA – Rusfri Trafikk vil opplyse om bruk av trafikkfarlige legemidler på offentlige legekontorer.
18. Kriminalomsorgen vil, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndigheten og domstol, arbeide for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring, blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.
19. Kriminalomsorgen vil implementere et tilpasset faglig innhold om ruspåvirket kjøring for domfelte som gjennomfører straff i samfunnet med elektronisk kontroll.
20. MA – Rusfri Trafikk vil gjennomføre en pilotstudie for utprøving av alkoholås som alternativ til tap av førerett for personer med alkoholavhengighet.
21. Statsforvalteren i Trøndelag vil, i samarbeid med St. Olavs hospital, gjennomføre et prosjekt med formål å øke fastlegers kunnskap om sammenhengen mellom alkohol, helseplager og retten til å inneha førerkort.
22. MA - Rusfri Trafikk vil, sammen med MHF i Sverige, gjennomføre en spørreundersøkelse for å avdekke personers holdning til ruspåvirkning av cannabis og bilkjøring.
23. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats rettet mot ruskjøring.

### **Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)**

24. Statens vegvesen vil gjennom ulike informasjonstiltak arbeide mot bransjen og publikum for å øke bruken av belte i buss.
25. Fylkeskommunene vil ved nyanskaffelse sikre at busser i klasse II og III i fylkeskommunal tjeneste skal ha krav om trepunktssle.
26. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak om riktig sikring av barn i bil.
27. Trygg Trafikk vil formidle informasjon om riktig sikring av barn i bil til helsestasjonene, voksenopplæringen og politiet.

**Uoppmerksomhet (kapittel 9)**

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

**Barn 0 – 14 år (kapittel 10)**

35. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, oppdatere og forbedre innholdet i *Barnas Trafikkklubb* og arbeide for at flere barn bruker klubben.
36. Trygg Trafikk vil tilby kurs til barnehageansatte og barnehagelærerutdanningene for å øke kompetansen innen trafikksikkerhet.
37. NAF vil tilby *NAFFENs trafikkboks* til storbarnsavdelinger i barnehager.
38. Trygg Trafikk vil arbeide for at flere grunnskoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser. Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet (jf. tiltak 39)
39. Utdanningsdirektoratet vil dele læringsressurser om trafikkopplæring med barnehager og skoler for å bidra til å styrke trafikkopplæringen.
40. Trygg Trafikk, NAF og Syklistforeningen vil videreutvikle læringsportalen *Sykkeldyktig* basert på ny forskning, samt tilby kurs og arbeide for at den tas i bruk på flere skoler.
41. Norges Cykleforbund vil arbeide med trafikkopplæring på sykkel i grunnskolen, gjennom opplæringsprogrammet *Sykkelkids/Sykkelskolen*.
42. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre trafikksikkerhetsprogrammet *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.
43. Trygg Trafikk vil tilby kurs til grunnskolelærerutdanningene for å øke studentenes kompetanse innen trafikksikkerhet.
44. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene, etablere og drifte et nasjonalt nettverk for å samordne og styrke trafikkopplæringen av barn og unge.

45. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide for at flere barn og ansatte i SFO tar i bruk ressurser om trafiksikkerhet.
46. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere nyhetsbrev om trafiksikkerhet til barns foresatte og lærere på barnetrinnet minst to ganger i året.
47. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier.
48. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, politiet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Miljøagentene og Syklistforeningen, bidra til at det etableres flere *hjertesoner* rundt skolene.
49. Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for barn og unge.
50. Storbykommunene vil invitere skoler og frivillige organisasjoner til å gi innspill om hvor det er behov for fysiske tiltak, og støtte opp under deres holdningsskapende arbeid knyttet til trafiksikker atferd. Dette kan for eksempel organiseres gjennom hjertesonearbeid.
51. Trygg Trafikk vil, gjennom godkjenningsordningen *Trafiksikker kommune*, bistå kommuner slik at det jobbes systematisk med trafiksikkerhet i barnehagene og skolenes planverk og rutiner, samt i samarbeidet med foreldre.

### Ungdom og unge førere (kapittel 11)

52. Trygg Trafikk vil bidra til kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* ved å tilby faste møtearenaer for lærere i faget. Møtene vil bli arrangert primært som nettverksmøter.
53. Statens vegvesen vil arbeide for at alle elever ved 10. trinn tilbys *Trafiksikkerhetsdag* tilsvarende det som tilbys ved Norsk vegmuseum på Lillehammer. Trygg Trafikk, fylkeskommunene, storbykommunene og lokale aktører vil bli involvert i dette arbeidet. I første omgang vil Statens vegvesen ta initiativ til å gjennomføre en pilot i to fylker.
54. Trygg Trafikk vil arbeide for at flere videregående skoler tar i bruk trafikkopplæringsressurser. Dette vil bli gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet (jf. tiltak 39).
55. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhet for elever i videregående opplæring.
56. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et innhold for en trafiksikkerhetsdag på videregående skole, primært beregnet for vg1 og vg2. Fylkeskommunene og Utdanningsdirektoratet vil bli involvert i arbeidet.
57. Ung i trafikken vil påvirke russen til å ta kloke og trafiksikre valg gjennom kampanjen *#Edrusjåfør*.



58. Ung i trafikken vil gjennomføre et undervisningsopplegg (*Trafo-Ung i trafikken*) om risiko i trafikken med VR-briller, rettet mot ungdomsskoler, videregående skoler, Kriminalomsorgen med flere. Opplegget vil også inneholde temaene rus, holdninger og atferd.
59. Fylkeskommunene vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkatferd blant de som er i lære.
60. Statens vegvesen vil videreutvikle informasjonsmøtene om føreropplæringen og organiseringen av disse.
61. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et standardisert opplegg for foreldremøter og informasjon til foresatte, med sikte på å legge til rette for at intensjonen i trafikkopplæringen ivaretas på en god måte, gjennom blant annet å gi konkrete råd om øvelseskjøring og mengdetrening som en del av opplæringsløpet.
62. Forsvaret vil gjennomføre sikkerhets- og holdningskampanjer rettet mot Forsvarets sjåfører.
63. Forsvaret vil gjennomføre ulike trafikksikkerhetsaktiviteter som særlig retter seg mot unge soldater og sjåfører.
64. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Kriminalomsorgen ved Trøndelag friomsorgskontor, utarbeide et forslag til alternativ straff for fartsdømte unge førere, med krav om kurs og bruk av atferdsregistrator. Tiltaket vil bli forsøkt gjennomført i Midt-Norge i planperioden.
65. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere nyhetsbrev om trafikksikkerhet til ungdommers foresatte og til lærere på ungdomstrinnet og i videregående skole minst to ganger i året.
66. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak og tilby undervisningsopplegg rettet mot unge førere, med særlig søkelys på risiko knyttet til rus, uoppmerksomhet, fart og sikring.

## **Eldre trafikanter (kapittel 12)**

67. Statens vegvesen vil tilby kursopplegget *Bilfører 65+* i hele landet.
68. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et kurskonsept for praktisk kjøring som supplement til de teoretiske kursene *Bilfører 65+*, som kan tilbys mot vederlag.
69. Pensjonistforbundet vil, i samarbeid med Statens vegvesens Pensjonistforbund, organisere og avholde temamøter om trafikksikkerhet rettet mot eldre fotgjengere og syklist, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell, samt bidra til en årlig motivasjonssamling for frivillige.
70. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale eldrerådene.

**Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel) (kapittel 13)**

71. Statens vegvesen vil foreta en systematisk gjennomgang av krav og veiledning til gang- og sykkelinfrastruktur basert på kunnskap fra ulike datakilder om medvirkende årsaker til ulykker. Singelulykker vil ha et særlig fokus.
72. Statens vegvesen vil gjennomføre gang- og sykkelveiinspeksjoner og prioritere gjennomføring av tiltak identifisert gjennom inspeksjonene.
73. Fylkeskommunene vil foreta trafiksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og identifisere behov for midler til gjennomføring av tiltak.
74. Storbykommunene vil, i samarbeid med relevante aktører og eventuelt nabo-kommuner, ha gyldige gåstrategier og sykkelstrategier, hvor økt trafiksikkerhet vektlegges som virkemiddel for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
75. Storbykommunene vil gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/ombygging for å sikre god trafiksikkerhet for gående, syklende og mikromobilitet på kommunale veier. Innsatsen skal også rette seg mot singelulykker.
76. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak for bedre samspill mellom trafikanter i byer og tettsteder.
77. Statens vegvesen, storbykommunene og relevante fylkeskommuner vil arbeide for at det fastlegges mål og strategier for trafiksikkerhet i byvekstavtaler og belønningsavtaler. Aktørene vil i tillegg bidra til at prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtaler skal bidra til økt trafiksikkerhet for gående og syklende.
78. Fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak.
79. Skadeforebyggende forum vil gjennomføre *Trygghetsvandring*er for å identifisere aktuelle trafiksikkerhetstiltak for gående, som også ivaretar mobilitet og sikkerhet for gående om vinteren.
80. Trygg Trafikk vil utarbeide og formidle informasjon til fotgjengere om bruk av brodder og vintersko med godt feste, for å bidra til økt sikkerhet og redusert risiko for fallulykker.
81. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet, utarbeide veiledning/læringsark for hvordan kommuner kan jobbe med å redusere singelulykker med fotgjengere.
82. Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige nasjonale og lokale refleksaktiviteter for å skape oppmerksomhet rundt synlighet i trafikken.
83. Trygg Trafikk vil oppdatere rulleskivettreglene, herunder tydeliggjøre prinsipper for god synlighet og løfte frem risiko ved trening i trafikken med rulleski.
84. Statens vegvesen vil utarbeide veiledning/læringsark med anbefalinger og råd for hvordan veimyndighetene kan jobbe med å redusere singelulykker med sykkel.
85. Statens vegvesen vil gjennomgå regelverk knyttet til gang- og sykkelvei/sykkelvei, blant annet vurdere tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og avkjørsler og økt lesbarhet generelt, samt vurdere behovet for og eventuelt innarbeide nye løsninger som bidrar til økt trafiksikkerhet for alle trafikanter.

86. Statens vegvesen vil ferdigstille skilting av de nasjonale og europeiske sykkelrutene på eget veinett samt være pådriver overfor andre veimyndigheter for å ferdigstille øvrige delstrekninger.
87. Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for syklist.
88. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak for å bidra til økt bruk av sykkelhjelmer.
89. Syklistforeningen, med lokallag, vil hver høst gjennomføre den landsdekkende kampanjen *Synlig syklist*.
90. Nordic Micromobility Association (NMA) vil ha dialog med relevante kommuner om hvordan infrastrukturen kan forbedres for å støtte mikromobilitet, for eksempel ved å dele informasjon om hvilke tiltak som trengs og hvor.
91. Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres et hjelmpåbud for elsparkesykler.
92. Ung i trafikken vil, gjennom undervisningsopplegget *El-egant*, gjennomføre teoretisk og praktisk opplæring i regelverk og hvordan en skal ferdes sikkert på elsparkesykkel.
93. Nordic Micromobility Association (NMA) vil opprette dialog med relevante myndigheter om hvordan trafikanter kan få opplæring i trafiksikkerhet i forbindelse med mikromobilitet.
94. Trygg Trafikk vil, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjons tiltak og tilby undervisningsopplegg om trafiksikkerhet rettet mot elsparkesykler.
95. Ung i trafikken vil påvirke ungdom til trygg ferdsel på mikromobilitet ved å gjennomføre digitale kampanjer og fysiske arrangement med testing av promillebriller.
96. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trafikkforsikringsforeningen og andre relevante aktører, vurdere og gjennomføre tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler. Herunder inngår en utredning av et mulig forbud mot salg av ulovlige elsparkesykler og elsykler.
97. Statens vegvesen vil i planperioden forsterke kontrollvirksomheten rettet mot elsparkesykler og gjennomføre felleskontroller i samarbeid med politiet. Politiet vil i felleskontrollene ha et særlig fokus på rus.
98. Trafikkforsikringsforeningen vil fortsette sitt informasjonsarbeid om forsikringsplikt for små elektriske motorvogner og konsekvensene av å ikke ha den lovpålagte ansvarsforsikringen ved trafikkuhell.
99. Storbykommunene vil bruke GPS-system for å regulere utleiedelen av elsparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten.
100. Statens vegvesen vil utrede høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

**Motorsykel, moped og ATV/UTV (kapittel 14)**

101. Statens vegvesen vil, i samarbeid med øvrige aktører, utarbeide en gjennomføringsplan for tiltaksplanens tiltak innenfor innsatsområdet for motorsykel, moped og ATV/UTV.
102. Statens vegvesen vil lede *Nasjonalt forum for MC-, moped- og ATV-sikkerhet*. Forumet vil være en utvidelse av *Nasjonalt forum for MC-sikkerhet* til også å omfatte ATV og UTV.
103. Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykel, moped og ATV/UTV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.
104. Statens vegvesen vil ta initiativ til å etablere en ATV-dugnad med deltakere som har spesialkompetanse på ATV og UTV, og der formålet er å iverksette målrettede trafikksikkerhetstiltak.
105. NMCU vil arrangere temamøter om trafikksikkerhet for ungdom der foresatte inviteres spesielt til å delta. Fylkeskommunene, Trygg Trafikk og andre aktører vil bli involvert.
106. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle veiledningsmateriell som trafikkskolene kan ta i bruk for å legge til rette for mer og bedre informasjon og samarbeid med elever og foresatte om risikoforståelse og opplæring knyttet til motorsykel.
107. Trygg Trafikk vil utarbeide informasjonsmateriell om risiko til foresatte til ungdom som vurderer å ta førerkort på lett motorsykel.
108. NMCU vil, gjennom NMCU Ung, legge til rette for et trygt, sosialt og engasjerende miljø for unge motorsyklister i alderen 16-25 år.
109. NMCF vil, i samarbeid med NMCU, arrangere minst ett trafikksikkerhetsarrangement i året hos sine organiserte forhandlere.
110. Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en nasjonal kampanje for økt MC-sikkerhet. Kampanjen vil bli gjennomført i nært samarbeid med medlemmer av MC-dugnaden.
111. MCSikkerhet.no vil, i samarbeid med Trafikkforum, Norges Trafikkskoleforbund, NMCU, NAF og Statens vegvesen, videreutvikle idéen med korte og lett forståelige filmer basert på kunnskap om ulykker.
112. Statens vegvesen vil oppdatere forskrift og læreplan for moped og motorsykel-opplæring, på bakgrunn av ny kunnskap fra relevant forskning og temaanalyser om ulykker på moped og motorsykel.
113. Norges Trafikkskoleforbund og Trafikkforum vil øke sikkerheten for MC-førere ved å utvikle etterutdanningskurs for trafikklærere, som vil bidra til enda bedre føreropplæring på motorsykel.
114. NAF vil utvikle *Sikker på MC*, som et landsdekkende lavterskelkurs for ferske og erfarne motorsykkelførere med fokus på trafikksikre og gode kjørestrategier.
115. WIMA vil arrangere *rustløserkurs* om våren, der formålet er å styrke ferdigheter og sørge for gode holdninger ved sesongstart.

116. Statens vegvesen vil utrede muligheten for å stille krav til innhold i godkjent førerutviklingskurs for motorsykel på bane, og om det bør stilles krav til gjennomføring av godkjent førerutviklingskurs knyttet til innehav av førerkort.
117. Statens vegvesen vil arbeide for å innføre en prøveperiode med dobbel prikkbelastning på alle nyervervede førerrettigheter, inkludert for ferske førere av lett og tung motorsykel.
118. Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres krav til godkjent sikkerhetsbekledning for de som kjører eller sitter på med motorsykel.
119. Statens vegvesen vil gjennomføre en høring og deretter foreslå en minstealder for passasjerer på motorsykel. I forslaget vil det ligge krav om at passasjerer skal nå ned til fotpinnen på motorsykkelen og forbud for førere under 18 år å ha med passasjerer.
120. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykel.
121. Statens vegvesen vil vurdere bruk av særskilt veimerking som vil lede motorsyklister til trygg plassering og riktig fartsvalg i kurver.
122. WIMA Norway vil organisere og tilby mekkekurs for motorsykel over hele landet.
123. Statens vegvesen vil arbeide med sikte på å innføre en egen førerrett for ATV og UTV, med føreropplæring og førerprøve tilpasset kjøretøyet.
124. Trygg Trafikk, vil i samarbeid med Nord universitet, følge opp funn fra studien *ATV/UTV blant ungdom i norske bygder og småbyer* ved å utvikle og gjennomføre informasjonstiltak rettet mot foresatte til ungdom som kjører ATV/UTV.
125. Jordet ATV-support vil fremme og gjennomføre atferdsrettede sikkerhetskurs for ungdom og foresatte i kommuner der ungdoms ferdsel med ATV og UTV er en utfordring.
126. NBAS vil arrangere minst en *ATV-dag* i året hos sine organiserte forhandlere, med sikker bruk av ATV/UTV som hovedbudskap.
127. NBAS vil, i samarbeid med Jordet ATV-support, utvikle og arrangere ATV-kurs for kjøpere av ATV og UTV.

### Næringstransport på vei (kapittel 15)

128. Norges Lastebileier-Forbund vil videreføre programmene *Fair Transport* og *If Aktiv Sikkerhet*.
129. Statens vegvesen vil utvide bruken av teknologi for å målrette kontrollinnsatsen ytterligere.
130. Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet vil videreføre samarbeidet i samsvar med årlige handlingsplaner og fortsette med felles kontrollvirksomhet i regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.



131. Norsk Landbruksrådgiving vil oppdatere og aktivt tilby kurset *Traktor, tryggleik og trafikkreglar* til traktorbrukere over hele landet.
132. Norsk Landbruksrådgiving vil etablere og markedsføre kurs i traktorkjøring for uerfarne.
133. Statens vegvesen vil, i nært samarbeid med Norsk Landbruksrådgiving og Norges Bondelag, foreta en helhetlig gjennomgang av regelverket knyttet til bruk av traktor og landbruksmaskiner i veitrafikken. Dette vil omfatte både kjøretøyet, opplæringen og bruken. Tilsvarende vurderinger gjøres for veinormalene.

### Investeringer, drift og vedlikehold (kapittel 16)

134. Statens vegvesen og Nye Veier vil gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på riksveinettet som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av tiltak.
135. Statens vegvesen og Nye Veier vil i planperioden gjennomføre TS-inspeksjoner på alle strekninger og punkt på riksveinettet som er plassert i tilstandsgrad 3, og der det etter gjennomgangen i tiltak 134 konkluderes med at det skal utføres en TS-inspeksjon. Det skal deretter gjennomføres prioriterte ulykkesreduserende tiltak som er tilstrekkelig til at risikoen blir å anse som akseptabel.
136. Statens vegvesen vil videreutvikle *risikokurvmodellen*.
137. Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.
138. Fylkeskommunene vil på bakgrunn av en gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.
139. Statens vegvesen vil videreutvikle *TS-portalen*. I dette ligger blant annet en utvidelse til også å gjelde funn fra TS-revisjon av planer samt at det skal kunne legges inn funn fra TS-inspeksjoner på fylkesveinettet.
140. Trafikksikkerhetsforeningen vil videreføre arbeidet med å avholde kurs for å styrke kompetansen til de som er involvert med å montere vei- og brurekkverk.
141. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikksikkerhet.
142. Statens vegvesen vil ta en koordinerende rolle for å sikre at digitale verktøy og avanserte datanalyser knyttet til trafikksikkerhet som er utviklet og som er planlagt utviklet, blir kjent og tilgjengeliggjort for alle veimyndigheter.
143. Storbykommunene vil prioritere drift- og vedlikeholdstiltak som sikrer god trafikksikkerhet for gående, syklende og elsparkesykkel på kommunale veier.

144. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av potensialet for redusert antall drepte og hardt skadde ved økt bruk av kantstolper. Analysen vil være et viktig kunnskapsgrunnlag for å vurdere om kriteriene for bruk av kantstolper i veinormal *N300 Trafikkskilt* skal endres.
145. Statens vegvesen vil utrede en mulig reduksjon i veinormalenes krav til asfaltert veibredde ved etablering av forsterket midtoppmerking.
146. Statens vegvesen vil gjennomføre en analyse av mulige trafikksikkerhetsgevinster ved økt bruk av forbud mot forbikjøring. Analysen skal være et utgangspunkt for å vurdere endringer i veinormalene.
147. Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikk-sikkerhet.

#### **Teknologi for bedre trafikksikkerhet (kapittel 17)**

148. Statens vegvesen vil ta i bruk kjente ITS-løsninger på eksisterende veinett for å begrense ulykkene, spesielt på det høytrafikkerte motorveinettet, slik det blir definert i etatens *Gjennomføringsplan for 2025-2030*.
149. Statens vegvesen vil følge opp anbefalingene til kommunikasjonsinfrastruktur langs vei og vurdere om disse skal tas inn i veinormalene.
150. Statens vegvesen vil undersøke hvordan samvirkende ITS-meldinger kan benyttes til å forebygge ulykker i trafikken og forbedre fremkommeligheten, samt hvilke endringer det bør medføre i regelverket (veinormaler og trafikkregler).
151. Statens vegvesen vil jobbe med løsninger som kan forbedre kvaliteten på digitalt tilgjengelige fartsgrensedata.
152. Statens vegvesen vil utvikle et kart over innsatstid for nødetater.
153. Statens vegvesen vil bidra til å utvikle og tilrettelegge for bruk av mobilteknologi som kan gjøre det mulig å avgi GPS-signaler fra kjøretøy ved hendelser eller ulykker i tunnel.
154. Statens vegvesen vil utvikle retningslinjer og krav til instrumentering av veinettet, der viktige hovedveier blir prioritert først.
155. Nord universitet vil gjennomføre et prosjekt om automatisering i føreropplæringen.
156. Statens vegvesen vil utvikle lovverk og regulere bruk av nye datakilder for økt trafikksikkerhet.
157. ITS Norway vil, i samarbeid med Statens vegvesen, StartupLab og forskningsmiljøer, etablere og opprettholde markedsdialog for trafikksikkerhetsløsninger.

**Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 18)**

158. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, etablere en erfarings- og inspirasjonsbank for kommunale trafikksikkerhetstiltak, der det gis veiledning og tips om aktuelle tiltak.
159. Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Planene skal utarbeides i samarbeid med andre veimyndigheter i kommunen. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at det per 31. desember 2029 skal være minst 300 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
160. Statens vegvesen vil utarbeide en sjekklister for kommunenes vurdering av trafikksikkerhet ved utarbeidelse og behandling av arealplaner.
161. Storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner. Skoleveianalyser skal være en del av trafikksikkerhetsvurderingen.
162. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at minst 250 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* per 1. januar 2030.
163. Trygg Trafikk vil arrangere en årlig samling for koordinatorene i alle kommuner som er godkjent eller i prosess for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.
164. Trygg Trafikk vil utarbeide et HMS-kursopplegg for kommunenes ansatte, som et tilbud til de kommunene som er godkjente som *Trafikksikker kommune*.
165. Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.
166. Trygg Trafikk vil utvikle og distribuere veiledningsmateriell om trafikksikkerhet til de kommunale og fylkeskommunale rådene for personer med nedsatt funksjonsevne.
167. Alle fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* innen utgangen av 2029. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunenes arbeid.
168. Statens vegvesen vil gjennomgå etatens reisepolicy, HMS-rutiner og krav ved innkjøp av tjenester og produkter, og innarbeide trafikksikkerhet der dette ikke er godt nok ivare tatt. Herunder inngår å initiere et samarbeid med entreprenører, transportører m.fl. og vurdere hvilke krav det kan være aktuelt for etaten å stille i forbindelse med kontrakter, som øker sikkerheten ved transport.
169. Statens vegvesen vil videreføre prosjektet *Revitalisering av nullvisjonen* som et eksternt rettet prosjekt, der formålet er å øke bevisstheten rundt nullvisjonen og de valg den forutsetter.
170. Forsvaret vil utvikle engelskspråklige opplæringspakker om norsk trafikk i forbindelse med trening og øving med allierte.
171. Norges Trafikkskoleforbund vil utvikle et enhetlig kurs som kan tilbys av trafikkskoler over hele landet til bruk i virksomheters strategiske HMS-arbeid.

172. Statens vegvesen vil etablere en «Bedriftsportal» der virksomheter gis veiledning og tips om tiltak som vil bidra til redusert risiko i trafikken.

### Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kapittel 19)

173. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Nord universitet og andre relevante aktører, etablere et fagforum for trafikkpsykologi. Fagforumet skal bidra til å styrke anvendelsen av trafikkpsykologi i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom deling og diskusjon av kunnskap, erfaringer, tiltak og prosjekter.
174. Nord universitet vil initiere et forsknings- og utviklingsprosjekt om trafikkopplæring og ulykkesreduksjon.
175. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, utarbeide reviderte retningslinjer for politiets rapportering av veitrafikkulykker, med et kodeverk som sikrer god kvalitet på informasjon til trafikksikkerhetsarbeidet.
176. Statens vegvesen vil gjennomføre dybdeanalyser av utvalgte ulykker med hardt skadde.
177. Statens vegvesen vil utarbeide en løsning for tilgjengeliggjøring av UAG-rapporter og læringspunkter, og et system for formidling og oppfølging av funn og læringspunkter.
178. Statens vegvesen vil i perioden 2026-2029 gjennomføre 1-2 temaanalyser i året.
179. Statens vegvesen, FHI og Helsedirektoratet vil fortsette å bidra i *Fyrtårnprosjektet*. Prosjektet har som formål å gi et mer komplett bilde av skadde etter ulykker i trafikken, bedre analyser og mer bruk av data. Funnene fra prosjektet vil bli fulgt opp av de medvirkende aktørene og av Trygg Trafikk.
180. Forsvaret vil systematisere innsamling av rapporter om ulykker og nestenulykker, herunder også trafikkulykker med allierte styrker i Norge.
181. Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil gjennomføre tilstandsundersøkelser som gir grunnlag for å følge opp mål for tilstandsutviklingen. Statens vegvesen har ansvar for tilstandsundersøkelser for fart, bilbelte og sykkelhjelmer, politiet for ulovlig mobilbruk og kjøring med alkoholrus og Trygg Trafikk for fotgjengerrefleks, bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) og riktig sikring av barn i bil (1-8 år).
182. Trygg Trafikk vil hvert år arrangere en nasjonal trafikksikkerhetskonferanse og fire fagmøter, der formålet er å formidle og diskutere ny kunnskap om trafikksikkerhet.
183. Samarbeidsforumet *Trafikkatferd* vil arbeide for at aktører som jobber med utøvende holdningsskapende arbeid skal få muligheten til gratis, relevant faglig påfyll av høy kvalitet.
184. Statens vegvesen vil videreutvikle webinarserien *Trafikksikkerhetstimen* som arena for å formidle kunnskap om trafikksikkerhet.

## Øvrige områder (del III)

### **Straff og førerett (kapittel 20)**

185. Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, utrede en mulig endring i *prikk-forskriften*, slik at det etter første gangs tap av føreretten settes mer restriktive kriterier knyttet til senere tap av føreretten.

### **Bedre skadebehandling (kapittel 21)**

186. Norsk Førstehjelpsråd vil, i samarbeid med Regionalt akuttmedisinsk kompetansesenter i Helse Vest (RAKOS) og andre relevante aktører, implementere en app som gir publikum mulighet til å simulere en samtale med medisinsk nødtelefon 113, som en del av førstehjelpsopplæringen.
187. Norsk Førstehjelpsråd vil, i samarbeid med relevante aktører, utarbeide og spre et nytt tiltakskort – *Først på skadestedet*.
188. Norsk Førstehjelpsråd vil initiere og koordinere årlige kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen om førstehjelp, herunder også ved trafikkulykker.

### **Trafikanter med innvandrerbakgrunn (kapittel 22)**

189. Fylkeskommunene vil tilby atferdsrettet trafikksikkerhet som tema i sine innføringsklasser for nyankomne minoritetsspråklige elever.
190. Syklistforeningen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, videreutvikle og informere om undervisningsopplegget «Ny på sykkel» for nyankomne voksne innvandrere i Norge.

### **Arbeid på og ved vei (kapittel 23)**

191. Statens vegvesen vil foreta en helhetlig gjennomgang av regelverk for arbeidsvarsling på eller langs områder tilpasset ubeskyttede trafikanter i samarbeid med viktige aktører innen arbeidsvarslingsfeltet.
192. Statens vegvesen vil hvert år gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling. Kontrollene skal både avdekke eventuelle feil og mangler som berører trafikksikkerhet generelt og ha et spesielt fokus på gående og syklende i området.
193. Storbykommunene vil, gjennom behandling av arbeidsvarslingsplaner, bidra til trafikksikre løsninger i anleggsfasen. Sikkerheten for fotgjengere og syklistar skal prioriteres.
194. Trafikksikkerhetsforeningen vil arrangere en aksjonsuke hver vår, med fokus på oppstart av hovedsesongen for arbeid på og ved vei.



#### **Påkjørsel av hjortevilt (kapittel 24)**

195. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av viltfareskiltene, og sørge for at disse oppdateres i tråd med kravene i veinormal *N300 Trafikkskilt*. Gjennomgangen skal gjøres i samarbeid med de lokale viltmyndighetene.
196. Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil etablere et tverrsektorielt samarbeidsforum for kunnskaps- og erfaringsdeling med mål om å identifisere effektfulle tiltak mot påkjørsel av hjortevilt på vei.
197. Statens vegvesen vil hente inn kunnskap om årsaker til dyrepåkjørsler i ulike deler av landet, som grunnlag for å identifisere målrettede tiltak for å redusere antall påkjørsler.

#### **Turisme og trafikksikkerhetskultur (kapittel 25)**

198. Statens vegvesen vil lede et nasjonalt samarbeidsforum for turisttrafikk.
199. Statens vegvesen vil ta ansvar for at det utarbeides et omforent budskap om trafikksikkerhet til turister på ferie i Norge. Innovasjon Norge vil ta ansvar for at budskapet spres i relevante kanaler der målgruppen nås.

#### **Generelt skadeforebyggende arbeid (kapittel 26)**

200. Personskadeforbundet vil hvert år i planperioden gjennomføre kampanjen *Skadefri dag*.

