



Trafikksikkerhetsutviklingen 2019

Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Forord

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det lagt til grunn at det skal lages årlige oppfølgingsrapporter om trafikksikkerhetsutviklingen.

Rapportene skal vise hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet i *Nasjonal transportplan 2018–2029* om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I tillegg skal de vise utviklingen for *tilstandsindikatorene* og de *utdypende indikatorene* i tiltaksplanen for 2018–2021. Indikatorene dekker alle de 13 ulike innsatsområdene i tiltaksplanen, og omfatter både trafikantatferd, kjøretøyparken, sikkerhetsstandard på vegnettet og risiko.

Denne rapporten beskriver trafikksikkerhetsutviklingen for 2019. Den er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra de andre aktørene i tiltaksplanarbeidet.

Rapporter om *Trafikksikkerhetsutviklingen* har blitt utarbeidet hvert år siden 2015. De fem foregående årene har hovedresultatene fra rapporten blitt lagt fram på *Resultatkonferansen for trafikksikkerhet* i midten av juni. Grunnet koronapandemien ble vi dessverre nødt til å avlyse årets *Resultatkonferanse*. Vi legger til grunn at det fra 2021 igjen avholdes årlige resultatkonferanser.

SSB sine endelige tall for hardt skadde i 2018 forelå først høsten 2019. I fjorårets *Resultatrapport* ble det derfor brukt foreløpige tall, som var noe lavere enn de endelige. I årets rapport er antall hardt skadde i 2018 justert i samsvar med de endelige tallene. Antall hardt skadde i 2019 er endelige tall.

Parallelt med utarbeidelse av rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019* er det også utarbeidet et eget dokument som viser status for gjennomføring av de 136 oppfølgings-tiltakene i tiltaksplanen halvveis i planperioden.

Oslo, august 2020

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	4
1. Innledning.....	8
2. Utviklingen i drepte og hardt skadde.....	10
2.1 Nasjonalt mål og utvikling.....	10
2.1.1 <i>Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP.....</i>	10
2.1.2 <i>Nærmere om utviklingen i antall drepte</i>	11
2.1.3 <i>Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2019</i>	14
2.1.4 <i>Trender i ulykkesbildet</i>	15
2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket.....	22
2.2.1 <i>Mål og utvikling i 2019</i>	23
2.2.2 <i>Utvikling i perioden 2004–2019.....</i>	24
2.2.3 <i>Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km</i>	25
2.3 Utvikling i de største byområdene	26
2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land	30
3. Tilstandsutviklingen	32
3.1 Fart.....	32
3.2 Rus	37
3.3 Bilbelte/sikring av barn i bil	40
3.3.1 <i>Bruk av bilbelte i lette biler</i>	40
3.3.2 <i>Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy</i>	43
3.3.3 <i>Sikring av barn i bil</i>	45
3.4 Barn (0–14 år).....	47
3.5 Ungdom og unge førere	49
3.6 Eldre trafikanter	50
3.7 Gående og syklende	52
3.7.1 <i>Fysisk tilrettelegging for gående og syklende</i>	52
3.7.2 <i>Bruk av sykkelhjelme</i>	53
3.7.3 <i>Syklisters synlighet</i>	55
3.7.4 <i>Bruk av fotgjengerrefleks</i>	57
3.7.5 <i>Syklist og fotgjengeres risiko.....</i>	58
3.8 Motorsykkel og moped.....	61
3.9 Transport med tunge kjøretøy.....	64

3.9.1	<i>Teknisk standard</i>	64
3.9.2	<i>Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene</i>	67
3.10	Møteulykker og utforkjøringsulykker	69
3.10.1	<i>Møtefrie veger og forsterket midtoppmerking</i>	69
3.10.2	<i>Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker</i>	72
3.11	Samvirkende ITS/automatiserte transporters	74
3.12	Kjøretøyteknologi	74
3.13	Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	76
Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde		79
Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene.....		88
Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>		94
Vedlegg 4 – Oversikt over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001		95

Sammendrag

Etappemål

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029* (NTP) ble det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. I NTP er etappemålet illustrert med en målkurve, som viser nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet. Målkurven viser 640 drepte og hardt skadde i 2019.

I 2019 var det 673 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvilket er 33 flere enn det som er vist i målkurven. Av disse ble 108 drept og 565 hardt skadd. Antall drepte var det samme som i 2018, men to flere enn i 2017. Antall hardt skadde var 37 færre enn i 2018.

Fram til 2017 var det flere år med betydelig reduksjon i antall drepte, men så godt som ingen reduksjon i antall hardt skadde. De to siste årene har dette snudd. Reduksjonen i antall drepte har stoppet opp, mens vi har hatt en markant reduksjon i antall hardt skadde.

2019 var første året i «moderne tid» uten omkomne barn i vegtrafikken. Dette er en gledelig milepæl i retning av nullvisjonen. Til sammenlikning viser en gjennomgang av statistikken at det i 1969 var hele 103 barn i alderen 0–14 år som omkom i vegtrafikken. I 2019 var også tallet på hardt skadde barn historisk lavt.

Norge var i 2019 landet i Europa med lavest antall drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet. Dette er femte året på rad at Norge innehar denne posisjonen.

Tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*

Bruken av indikatorer ble gjennomgått og revidert til arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Det er til sammen valgt ut 22 såkalte *målindikatorer*, dvs indikatorer som det er knyttet mål til. I tillegg er det satt opp et antall *utdypende indikatorer* for å følge utviklingen. Andre års rapportering på *målindikatorene* er oppsumert i tabell S–1. De *utdypende indikatorene* er kun vist i den detaljerte beskrivelsen i kapittel 3.

Tabell S-1 – Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021 – Registrert tilstand i 2019

Indikator	Tilstand ved inngang til planperioden	Registrert tilstand i 2018	Registrert tilstand i 2019	Tilstandsmål
Fart (kap. 3.1)				
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen	59,9 % (2017)	61,5 %	62,1 %	70 % (2022)
Rus (kap. 3.2)				
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/17)	Ikke registrert	Ikke registrert	0,1 % (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,7 % (2016/17)	Ikke registrert	Ikke registrert	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kap. 3.3)				
Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette biler	97,2 % (2017)	97,4 %	97,4 %	98 % (2022)
Andel barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil	58 % (2017)	57 %	64 %	75 % (2022)
Andel førere av tunge biler som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	86,9 %	86,5 %	95 % (2022)
Barn (kap. 3.4)				
Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken	4 (2017)	1	0	0 (minst ett år i 2018–21)
Ungdom og unge førere (kap. 3.5)				
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,029 (gjelder 2013–2016)	0,026 (gjelder 2018)	0,026 ^A (gjelder 2019)	0,020 ^B (gjelder 2018–2021)
Eldre trafikanter (kap. 3.6)				
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,016 (gjelder 2013–2016)	0,018 (gjelder 2018)	0,014 ^A (gjelder 2019)	0,011 ^B (gjelder 2018–2021)
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,149 (gjelder 2013–2016)	0,079 (gjelder 2018)	0,097 ^A (gjelder 2019)	0,104 ^B (gjelder 2018–2021)
Gående og syklende (kap. 3.7)				
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet		24,6 km (etablert i 2018)	84,3 km (2018 + 2019)	165 km (2018–21)
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet		61,7 km (etablert i 2018)	117,0 km (2018 + 2019)	230 km (2018–21)
Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	63,6 %	65,9 %	70 % (2022)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	44 %	41 %	50 % (2022)

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Mål for perioden 2018–2021 innebærer 30 prosent redusert risiko sammenliknet med registrert tilstand i perioden 2013–2016

Tabell S-1 (forts.) – Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
2018–2021 – Registrert tilstand i 2019

Indikator	Tilstand ved inngang til planperioden	Registrert tilstand i 2018	Registrert tilstand i 2019	Tilstandsmål
Motorsykel og moped (kap. 3.8)				
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC-og mopedførere per million kjørte km	0,117 (gjelder 2013–2016)	0,109 (gjelder 2018)	0,101 (gjelder 2019)	0,082 ^A (gjelder 2018–2021)
Transport med tunge kjøretøy (kap. 3.9)				
Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil	23,2 % (2017)	23,3 %	24,3 %	30 % (2022)
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 3.10)				
Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,2 % (1/1–2018)	49,6 %	51,5 %	54,1 % (1/1–2022)
Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		74 km (utbedret i 2018)	213 km (utbedret i 2018 og 2019)	1500 km (utbedres i perioden 2018–23)
Kjøretøyteknologi (kap. 3.12)				
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB) ^B	15,0 % ^B (estimert 2017)	20,3 %	26,3 %	– ^B
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler (LDW) ^B	19,8 % ^B (estimert 2017)	24,7 %	30,1 %	– ^B
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklist (fotgjenger-AEB) ^B	14,2 % ^B (estimert 2017)	18,9 %	24,2 %	– ^B
Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kap. 3.13)				
Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	61 kommuner + 1 bydel (per 1/1–2018)	99 kommuner + 1 bydel (per 1/4 – 2019)	107 kommuner + 1 bydel (per 1/4 – 2020) ^C	125 (per 1/1–2022)

^A Mål for perioden 2018–2021 innebærer 30 prosent redusert risiko sammenliknet med registrert tilstand i perioden 2013–2016

^B En ny gjennomgang av dagens situasjon og av trendframskrevet utvikling, gir resultater som avviker betydelig fra det som ble lagt til grunn i arbeidet med tiltaksplanen for 2018–2021. Målene som ble satt for 2022 i tiltaksplanen er derfor ikke lenger relevante. I tillegg er den estimerte situasjonen i 2017 justert.

^C Ikke direkte sammenliknbart med tidligere år grunnet en rekke kommunesammenslåinger fra 1/1–2020

I tillegg til tilstandsmålene i tabellen, vil innsatsen innenfor innsatsområdet *Samvirkende ITS/automatiserte kjøretøy* (jf. kapittel 3.11) bli målt opp mot følgende målsetting: «*Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og automatiserte kjøretøy inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas*».

1. Innledning

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for periodene 2014–2017 og 2018–2021 er begge bygd opp rundt en struktur med fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024 (delmål) og maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 (etappemål). Målet for 2024 er fra *Meld. St. 26 (2012–2013) NTP 2014–2023* og målet for 2030 fra *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029*. Disse målene viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. I NTP 2018–2029 er det vist en målkurve der målet for 2024 er angitt som et delmål på veg mot etappemålet for 2030.
- **Tilstandsmål** – Det er satt tilstandsmål innenfor områder der vi vet at det er en klar sammenheng mellom endret tilstand og endret antall drepte og hardt skadde. De fleste av tilstandsmålene i tiltaksplanen for 2018–2021 gjelder for 2022. Ambisjonsnivåene er satt slik at dersom alle målene nås, antas det at vi med stor sannsynlighet også vil være i rute i forhold til delmålet for 2024 og etappemålet for 2030.
- **Tiltak** – Tiltaksplanene gir en framstilling av viktige trafikksikkerhetstiltak de medvirkende aktørene planlegger å gjennomføre som bidrag for å nå tilstandsmålene og etappemålet. I tiltaksplanen for 2018–2021 er det 136 tiltak som vil bli fulgt opp gjennom planperioden.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det lagt til grunn at det skal utarbeides årlige oppfølgingsrapporter til Samferdselsdepartementet som viser hvordan vi ligger an for å nå etappemålet (nivå 2) og tilstandsmålene (nivå 3). Dette dokumentet viser status, basert på resultater for 2019. Det er også lagt til grunn at det halvveis i planperioden og etter endt planperiode skal foretas en gjennomgang av status for arbeidet med de 136 oppfølgingstiltakene. Status halvveis i planperioden 2018–2021 er vist i dokumentet *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 halvveis i planperioden*.

Bruken av tilstandsindikatorer ble gjennomgått som en del av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*, og det ble foretatt en del justeringer, blant annet for å få en god sammenheng mellom bruken av indikatorer og de 13 valgte innsatsområdene i tiltaksplanen. Det ble også satt nye tilstandsmål som viser mål for tilstanden etter endt planperiode. Et viktig formål med denne rapporten er å peke ut områder der tilstandsutviklingen ikke er som ønsket, for å gi grunnlag for en diskusjon om hvilke grep som må tas for å nå målene.

Rapportens innhold

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

Kapittel 2.1 omhandler utviklingen på nasjonalt nivå. Her omtales også særtrekk ved ulykkesbildet i 2019 og mer langsiktige utviklingstrekk.

Den nasjonale målkurven for utviklingen i drepte og hardt skadde er brutt ned på fylkesnivå. I kapittel 2.2 er det vist hvordan det enkelte fylket ligger an i forhold til de fylkesvise målkurvene. Dette er vist mer i detalj i **vedlegg 1**, med figurer per fylke. De fylkesvise målene ble satt med utgangspunkt i fylkesinndelingen før *Regionreformen*. I dette dokumentet har vi likevel valgt å forholde oss til gjeldende fylkesinndeling etter 1/1–2020.

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* er det satt som ambisjon at nullvekstmålet for persontransport i de ni største byområdene¹ skal nås uten at dette fører til flere drepte eller hardt skadde blant gående og syklende. Vi vil følge opp om denne ambisjonen nås. Dette er omtalt i kapittel 2.3, og i **vedlegg 2** har vi laget detaljerte figurer som viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantergrupper i hvert av de ni største byområdene.

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

I **kapittel 3** er det gitt en omtale av tilstandsutviklingen. Omtalen dekker alle indikatorene i tiltaksplanen for 2018–2021, både de som omtales som *måлиндikatorer* og de *utdypende indikatorene*. Vi har valgt å sortere indikatorene etter de 13 innsatsområdene i tiltaksplanen.

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

Organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid er viet oppmerksomhet i vedleggene 3 og 4. Her vises oversikter over kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner* (**vedlegg 3**) og over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001 (**vedlegg 4**).

¹ Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet omfatter de ni byområdene der det er (eller vil bli) inngått byvekstavtaler. Dette gjelder Osloregionen (Oslo og Akershus), Begensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen, Grenland og Tromsø.

2. Utviklingen i drepte og hardt skadde

2.1 Nasjonalt mål og utvikling

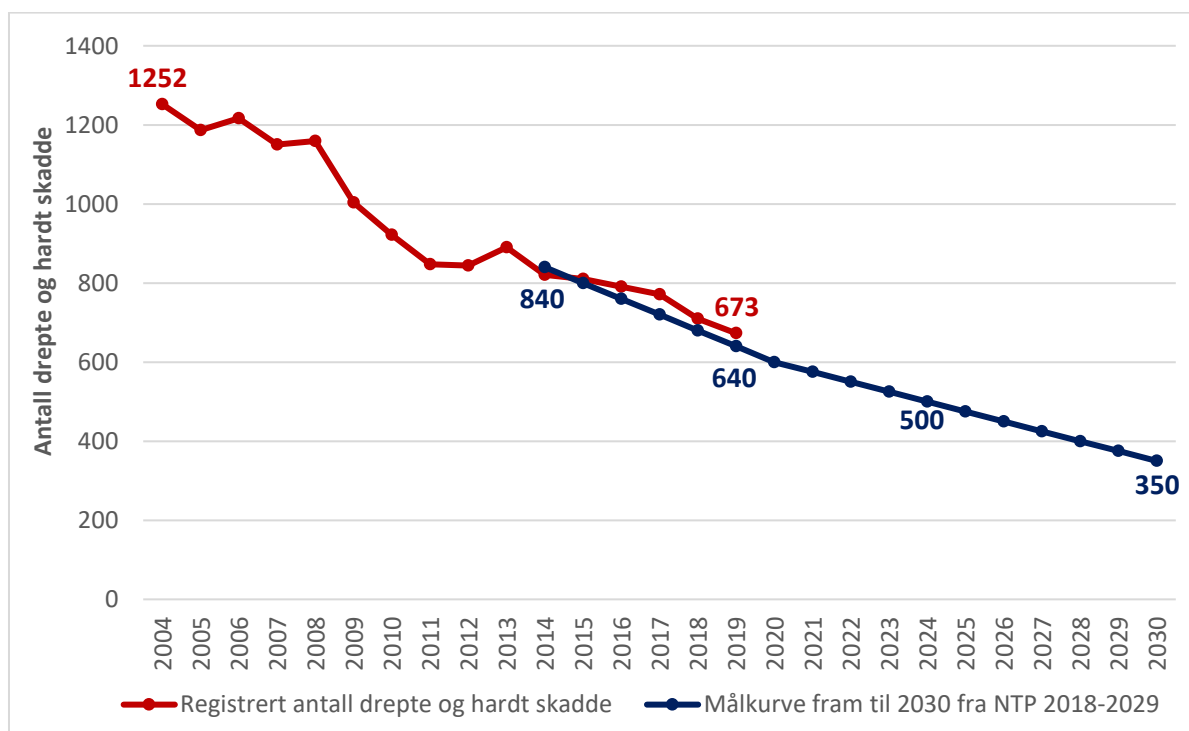
2.1.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP

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

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* er det satt et nytt etappemål for trafikkssikkerhet – at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Etappemålet for 2024 i *NTP 2014–2023* beholdes som et delmål.

Basert på en trendframskriving av utviklingen de ti siste årene, ble det i arbeidet med *NTP 2014–2023* gjort en antakelse om at tallet på drepte og hardt skadde i 2014 ville ligge på om lag 840. Dette er utgangspunkt for målkurven fram til 2024, som er vist i *NTP 2014–2023* og forlenget fram til 2030 i *NTP 2018–2029* (se figur 2.1). Målkurven innebærer at tallet på drepte og hardt skadde må reduseres med i gjennomsnitt 40 hvert år fra 2014 til 2020. Deretter må antallet reduseres med gjennomsnittlig 25 hvert år fram til 2030.

Regjeringens etappemål for trafikkssikkerhet er ambisiøst, og en utvikling i samsvar med målkurven forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikkssikkerhetsarbeidet.

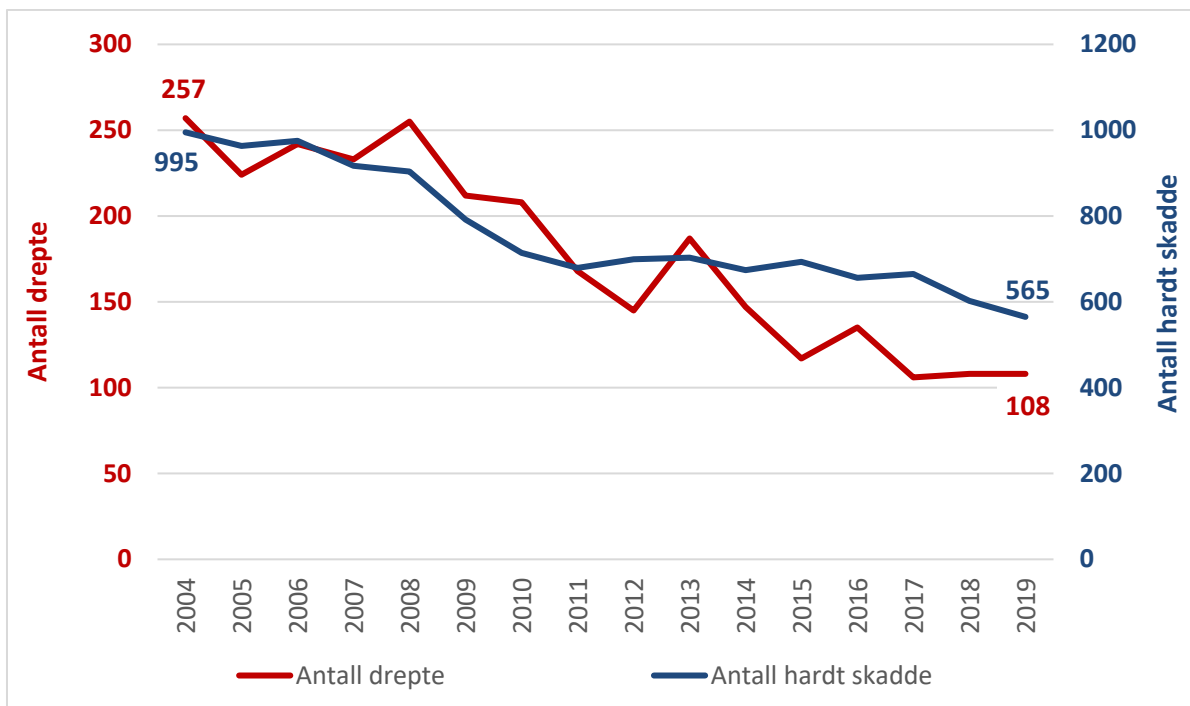


Figur 2.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2030

I 2019 var det 673 som enten ble drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Dette er 33 flere enn en utvikling i samsvar med målkurven. Resultatet for 2019 er likevel en god forbedring sammenliknet med 2018. De tre siste årene er antall drepte og hardt skadde redusert med gjennomsnittlig 40 per år, hvilket er samme årlige reduksjon som er lagt til grunn i målkurven.

Til figur 2.1 bemerkes at det i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* var oppgitt et foreløpig resultat for 2018 på 673 drepte og hardt skadde. SSB gjennomførte en ekstra kvalitetssikring, og høsten 2019 ble det endelige resultatet for 2018 oppjustert til 710 drepte og hardt skadde. Dette er innarbeidet i figur 2.1.

Figur 2.2 viser ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde. Vi ser at det fra 2011 til 2017 knapt nok var noen reduksjon i antall hardt skadde. I samme periode ble antall drepte redusert med 37 prosent. De to siste årene har dette snudd. Antall drepte har holdt seg stabilt, mens antall hardt skadde er redusert fra 665 i 2017 til 565 i 2019.



Figur 2.2 Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde

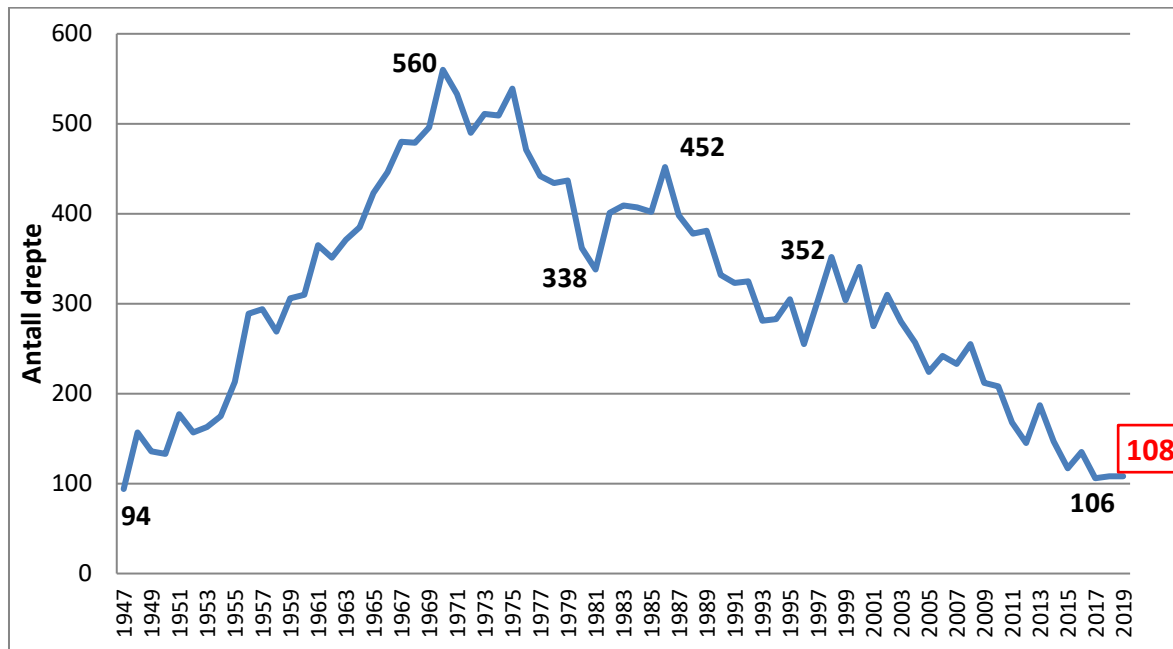
2.1.2 Nærmere om utviklingen i antall drepte

I 2019 var det 108 drepte i vegtrafikken. Det er samme antall som i 2018, men to flere enn i 2017, da vi hadde det laveste antall drepte i vegtrafikken siden 1947. De omkomne var fordelt på totalt 100 dødsulykker. Figur 2.3 viser hvor disse ulykkene skjedde.



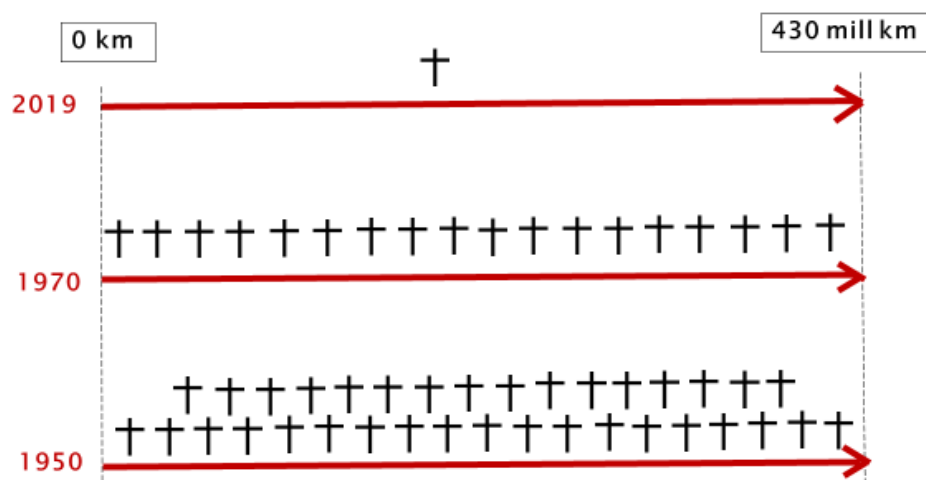
Figur 2.3 Dødsulykkene i Norge i 2019

Figur 2.4 viser at vi har hatt en klart positiv trend siden 1970, da det var 560 drepte i vegtrafikken. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for å bli drept per kjørt km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt 1935 drepte i 2019 i stedet for 108.



Figur 2.4 Utvikling i antall drepte

En annen måte å illustrere utviklingen på er at det i 2019 i gjennomsnitt var én drept for hver 430 mill. kjørte km, mens det i 1970 var gjennomsnittlig 18 drepte på denne distansen. Tilgjengelig statistikk tilbake til 1950 viser at det den gang var hele 35 drepte per 430 mill. kjørte km. Dette er illustrert i figur 2.5.



Figur 2.5 Antall drepte per 430 mill. kjøretøykm i 1950, 1970 og 2019

Foreløpige tall for de syv første månedene i 2020 viser at det var 60 omkomne i vegtrafikken. Dette er fire flere enn i samme periode i 2019.

2.1.3 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2019

Dersom vi ser på ulykkesstatistikken for enkeltåret 2019 finner vi følgende særtrekk:

- Ingen drepte under 16 år. Dette er første gang i «moderne tid» det ikke har omkommet noen barn i vegtrafikken. En gjennomgang av statistikken viser at det i 1969 var hele 103 barn i alderen 0–14 år som omkom i vegtrafikken. I 2019 er også tallet på hardt skadde barn historisk lavt.
- Mange drepte og hardt skadde i møteulykker på riksvegnettet. Dette gjelder både drepte og hardt skadde. Hele 65 prosent av de som omkom på riksvegnettet i 2019 omkom i møteulykker.
- Få drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på riksvegnettet. Dette gjelder både drepte og hardt skadde. I 2019 var det kun fem personer som omkom i utforkjøringsulykker på riksvegnettet. Dette er første året (siden 1990) med færre enn ti omkomne i utforkjøringsulykker på riksvegnettet.
- Få drepte og hardt skadde i kryssulykker. Sammenliknet med tidligere år er antallet særlig lavt for fylkesvegnettet og på kommunale veger. I 2019 var det kun fire personer som omkom i kryssulykker, hvilket er det klart laveste antallet siden 1990.
- Lavt antall drepte og hardt skadde på kommunale veger. Vi har hvert år siden 2015 hatt en reduksjon i drepte og hardt skadde på det kommunale vegnettet (se omtale i kap. 2.1.4 under overskriften «Vegkategori»). Vi hadde en ny markant reduksjon fra 2018 til 2019. Antall drepte og hardt skadde på det kommunale vegnettet er om lag halvert fra 2015 til 2019.
- Ingen drepte mopedister. Tidligere er det kun registrert ett år med null drepte på moped (2010). I tillegg til null drepte var det i 2019 også svært få hardt skadde på moped.
- Lavt antall drepte og hardt skadde syklist. Det var en markant reduksjon i drepte og hardt skadde syklist fra 2017 til 2018. I 2019 ble antallet redusert ytterligere. Seks syklist omkom i 2019, hvilket er samme antall som i 2018, men betydelig lavere enn antallet i et «normalår».

2.1.4 Trender i ulykkesbildet

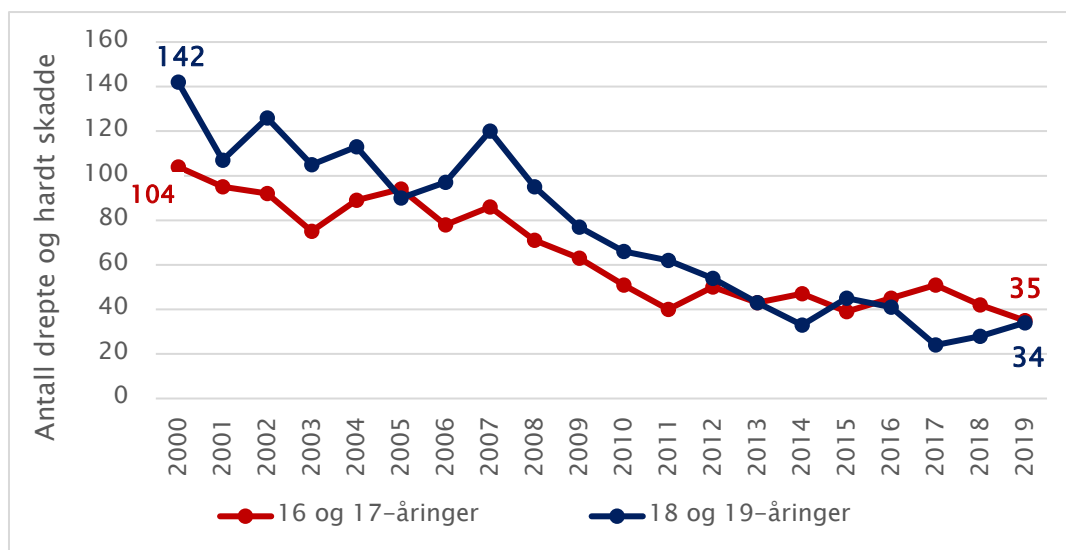
Vi må være forsiktige med å legge for mye vekt på utslag i ulykkesstatistikken for ett enkeltstående år. Som oftest vil det være av større betydning for trafikksikkerhetsarbeidet å se på utviklingen over en periode på flere år. Nedenfor har vi sett nærmere på utviklingen med utgangspunkt i henholdsvis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

Aldersgrupper

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

Dersom vi trekker linjene helt tilbake til 60-tallet er det ingen tvil om at utviklingen har vært mest positiv for barn. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0–14 år i trafikken, mens det i 2019 for første gang ikke omkom noen barn i trafikken². Dette er en viktig milepæl i trafikk-sikkerhetsarbeidet (se figur 3.12 og nærmere omtale i kapittel 3.4).

Vi har også hatt en svært positiv utvikling blant ungdom. Her velger vi å se på utviklingen i drepte og hardt skadde siden år 2000, dvs fra fem år før den nye føreropplæringen trådte i kraft. Figur 2.6 viser en oppsplitting på 16/17-åringer (der mange av ulykkene er med moped og lett MC) og 18/19-åringer (der mange av ulykkene er med bil).



Figur 2.6 Utvikling i drepte og hardt skadde for aldersgruppene 16/17 år og 18/19 år

Figuren viser at vi for 18/19-åringene hadde en markant positiv trend fra 2007 til 2017, men at det deretter har vært to år med økt antall drepte og hardt skadde. For 16/17-åringene var det like mange drepte og hardt skadde i 2017 som tilbake i 2010. Her har det imidlertid vært en reduksjon de to siste årene.

² Den yngste som omkom i vegtrafikken i 2019 var 16 år.

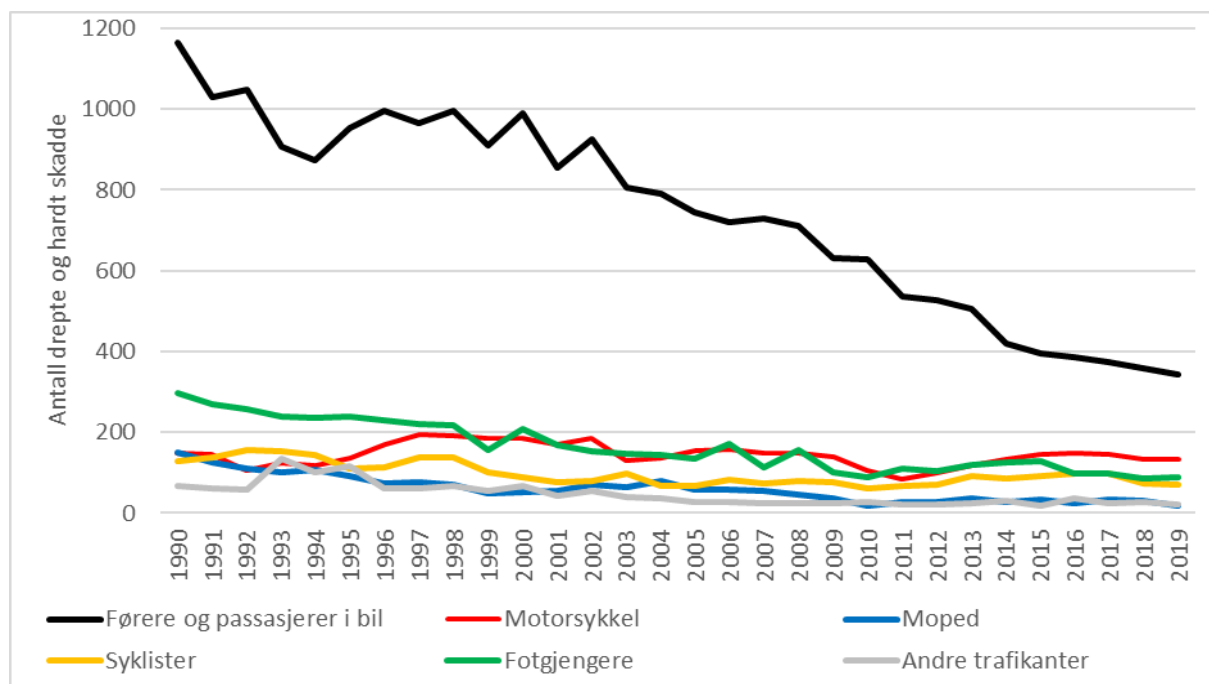
Det er verdt å merke seg at fordelingen mellom drepte og hardt skadde er svært ulik i de to aldersgruppene. Dersom vi ser på gjennomsnittet for de fem siste årene, har det vært nær fire ganger så mange drepte blant 18/19-åringene som blant 16/17-åringene. Imidlertid var det i samme periode mer enn 50 prosent flere hardt skadde blant 16/17-åringene enn blant 18/19-åringene.

Det er aldersgruppen 45–64 år som har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde denne aldersgruppen rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste årene har ligget på i overkant av 30 prosent. Målt i faktisk antall er det kun 13 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45–64 år i perioden 2016–2019 sammenliknet med perioden 1990–1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) er redusert med 59 prosent. En forklaring på dette kan være at denne aldersgruppen har videreført atferd fra de var unge førere på 80- og 90-tallet, med andre holdninger til trafiksikkerhet enn blant flertallet av dagens unge.

Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25–30 år siden.

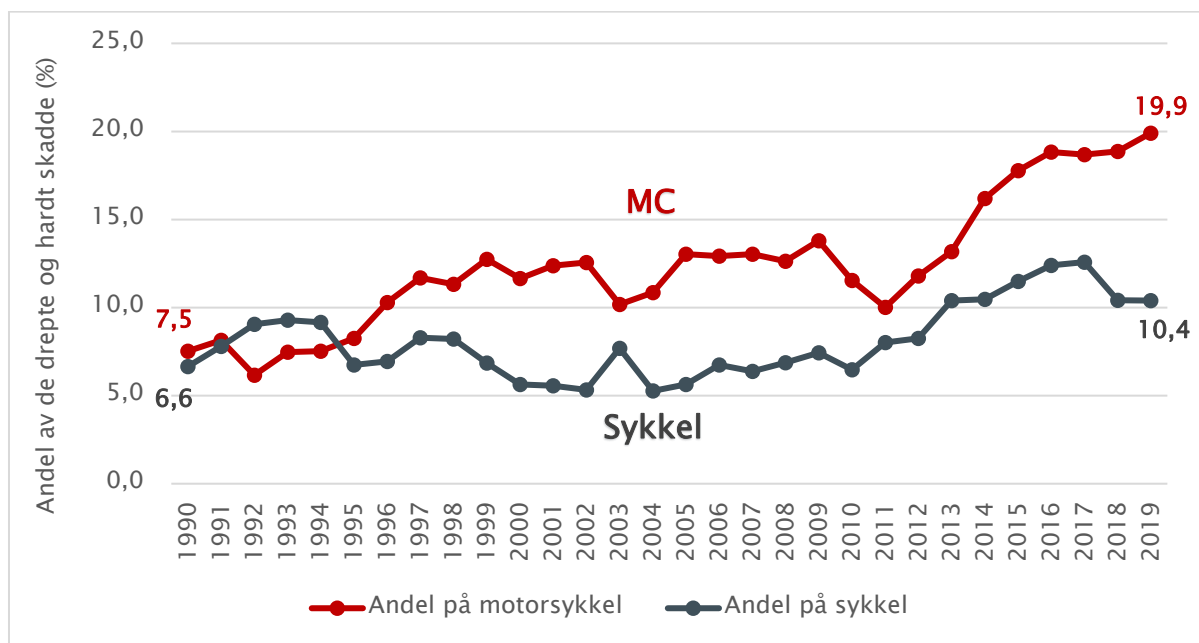
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Figur 2.7 viser at progresjonen er ulik for de ulike trafikantgruppene. Sett over perioden 1990–2019 har det vært en klar reduksjon i drepte og hardt skadde for bilførere/ bilpassasjerer, fotgjengere og mopedister, mens utviklingen ikke har vært like entydig positiv når det gjelder MC og sykkel.



Figur 2.7 Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper

Totalt antall drepte og hardt skadde er redusert fra 1955 i 1990 til 673 i 2019. Det betyr at trafikantgrupper som ikke har hatt noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde vil utgjøre en økende andel av totalt antall drepte og hardt skadde. Figur 2.8 viser utviklingen i andelen av de drepte og hardt skadde som gjelder MC³ og sykkel, som er de to trafikantgruppene som har hatt den dårligste utviklingen. Drepte og hardt skadde på MC utgjorde 7,5 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde i 1990. I 2019 var andelen økt til 19,9 prosent. For sykkel har ikke utviklingen vært like negativ, men det er verdt å merke seg at det fra 2004 til 2017 var en vedvarende økning i andelen drepte og hardt skadde som var syklister, fra 5,3 prosent i 2004 til 12,6 prosent i 2017. Imidlertid har de to siste årene gitt en markant forbedring.



Figur 2.8 Utvikling i andel av de drepte og hardt skadde som er på MC og sykkel

Figur 2.7 viser at den største nedgangen i antall drepte og hardt skadde har vært for førere og passasjerer i bil. Så seint som i 2010 utgjorde førere og passasjerer i bil hele 68 prosent av alle drepte og hardt skadde. De siste seks årene har andelen ligget relativt stabilt på rundt 50 prosent. Nedgangen skyldes selvsagt i stor grad sikrere biler, men også at det er denne trafikantgruppen som har hatt størst trafiksikkerhetsgevinst av gjennomførte infrastrukturtiltak.

³ Det gjøres oppmerksom på at grafen for MC i figur 2.8 ikke er direkte sammenliknbar med tilsvarende figur i dokumentet *Trafiksikkerhetsutviklingen 2018*. Det skyldes at figuren i rapporten for 2018 kun omfattet mellomtung og tung MC, mens figur 2.8 i årets dokument også omfatter lett MC.

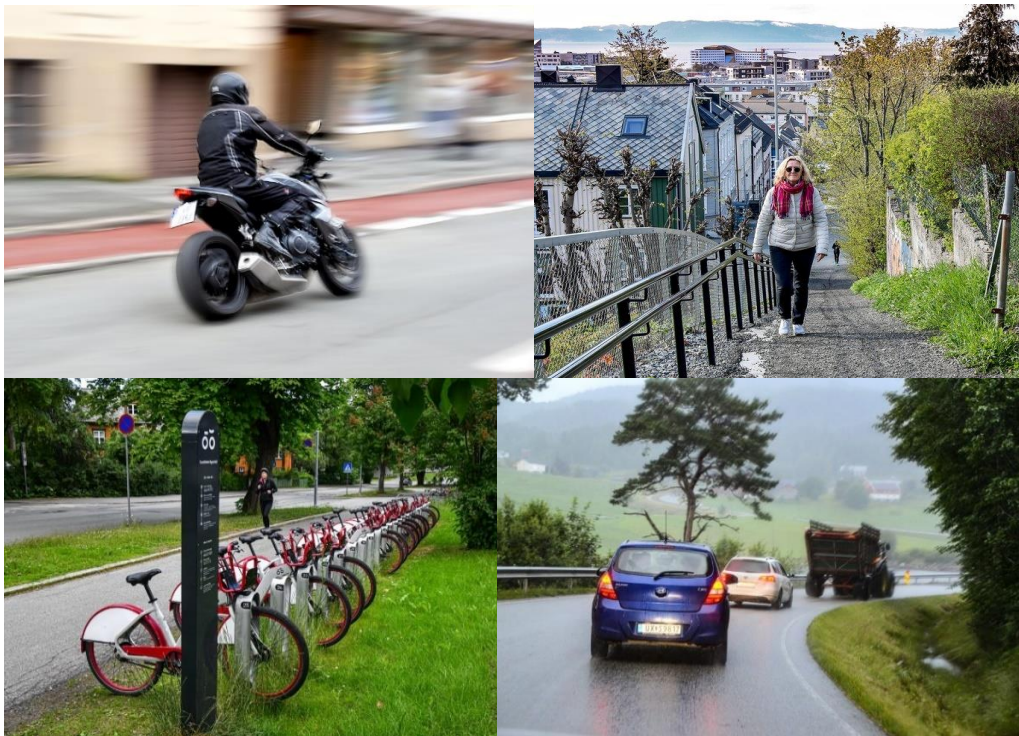
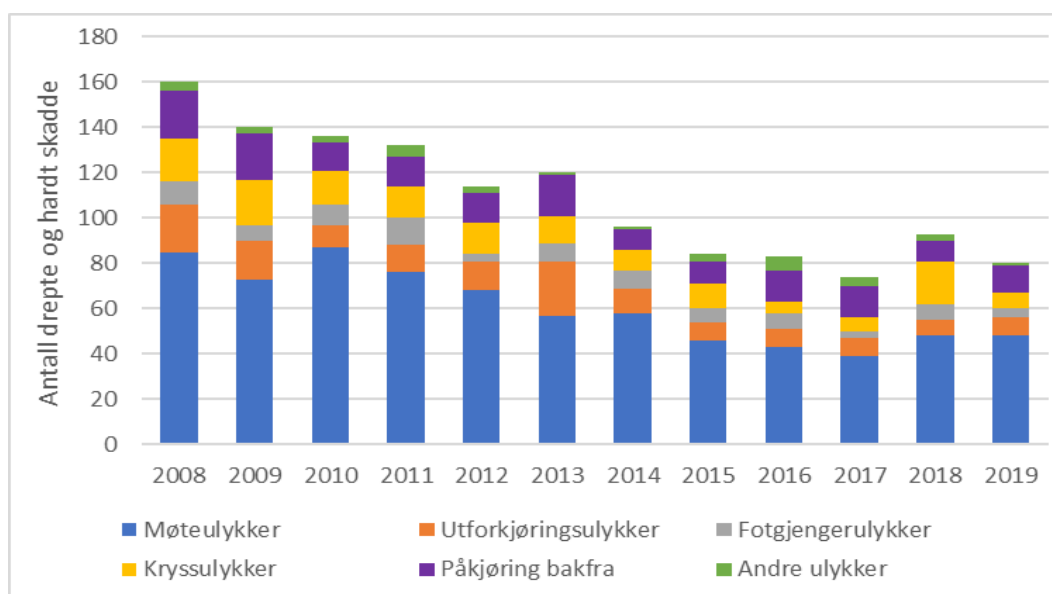


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge kjøretøy

Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til ulykker med tunge kjøretøy. Dette er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. Figur 2.9 viser utviklingen i antall drept og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype. Figuren viser at det uten tvil er flest drept og hardt skadde i møteulykker. Samlet for perioden 2008–2019 ble 55 prosent av de drept og hardt skadde i uhell med tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker.



Figur 2.9 Antall drept og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på uhellstype

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt over perioden 2008–2019 var det kun 18 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler som selv var fører eller passasjer i den tunge godsbilen.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2016–2019 har at 7 prosent av de lettere skadde, 9 prosent av de hardt skadde og hele 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.

Uhellstyper

En fordeling på uhellstyper viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Det ser ut til at dette bildet snudde rundt 2010, men i litt ulik grad for de ulike uhellstypene. For møteulykker var det en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til 25 prosent i 2016. De siste tre årene har det igjen vært en økning, spesielt kraftig fra 2018 til 2019. Sammenliknet med årene rundt 2010 har det de siste årene også vært en lavere andel som blir drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, uten at trenden er veldig tydelig. Andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker økte fra 2010 til 2015, men er deretter redusert. Bildet er noe uklart når det gjelder fotgjengerulykker. Etter noen år med økt andel av de drepte og hardt skadde fra 2010 til 2015, viser resultatene for de siste fire årene at andelen igjen er redusert til et noe lavere nivå.

Andelen av de drepte og hardt skadde som er i ulykker med påkjøring bakfra har holdt seg relativt stabilt etter 1990, dog med en svakt økende andel de siste ti årene.

Dersom vi ser isolert på riksvegnettet, økte andelen drepte og hardt skadde i møteulykker, fra rundt 35 prosent på begynnelsen av 1990-tallet til rundt 50 prosent i perioden 2009–2012. Dette til tross for at mye av det som er bygd av møtefrie riksveger er bygd i denne perioden. Fra 2013 til 2018 lå andelen relativt stabilt på rundt 40 prosent, for så å øke til 52 prosent i 2019.

Vegkategori

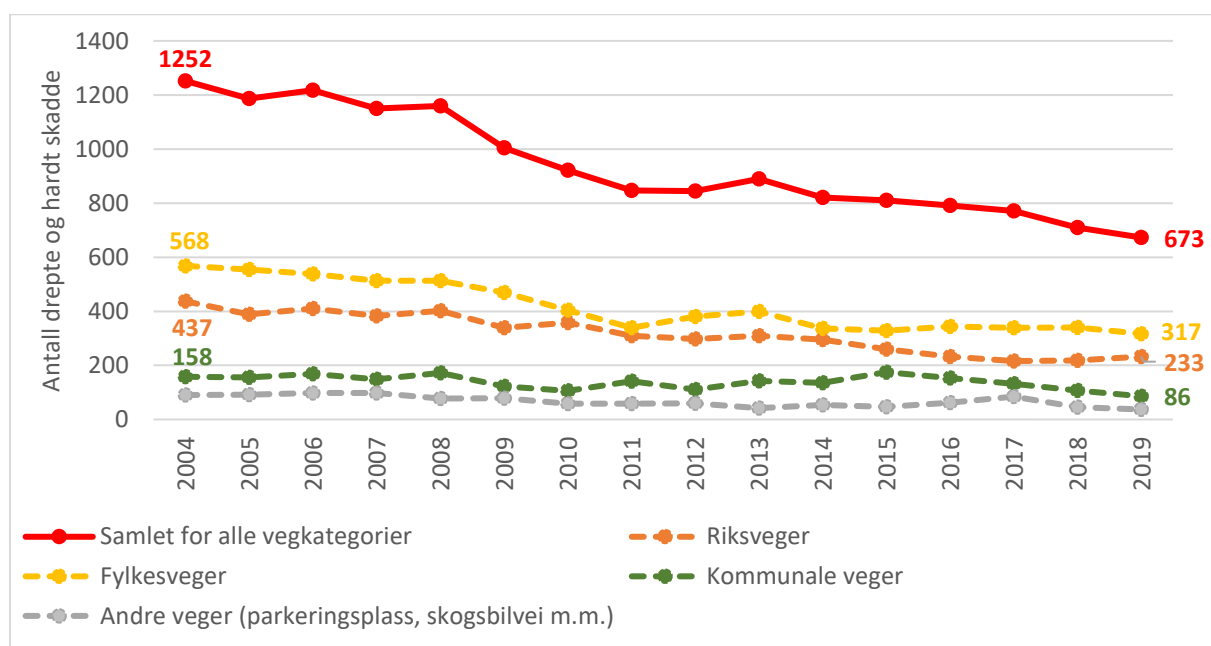
Figur 2.10 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019 fordelt på vegkategori⁴.

På riksvegnettet har hovedtrenden vært en relativt jevn reduksjon. Antall drepte og hardt skadde i 2018 var rundt halvparten av antallet i 2004. Det er imidlertid verdt å merke seg at det var en økning i antall drepte og hardt skadde på riksvegnettet fra 2018 til 2019, til tross for en reduksjon i det samlede tallet på drepte og hardt skadde.

⁴ Vi har valgt å forholde oss til dagens klassifisering av vegnettet. Det betyr at ulykker i perioden 2004–2009 på veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg 1/1–2010 her regnes som ulykke på fylkesveg.

På fylkesvegnettet var det en svært positiv utvikling fra 2004 til 2011, men etter 2011 har antall drepte og hardt skadde holdt seg relativt uendret, dog med en reduksjon fra 2018 til 2019. Vi har sett nærmere på om utviklingen har vært forskjellig på veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg 1/1–2010 sammenliknet med veger som også var fylkesveg før 1/1–2010. Vi har imidlertid ikke funnet systematiske forskjeller i utvikling mellom disse to kategorier av fylkesveg.

Situasjonen på det kommunale vegnettet var relativt uendret fra 2004 til 2015, Etter 2015 har det vært en markant reduksjon i antall drepte og hardt skadde hvert år, og antallet i 2019 er om lag halvparten av det det var i 2015. Dette er en oppsiktsvekkende positiv utvikling.



Figur 2.10 Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på vegkategori

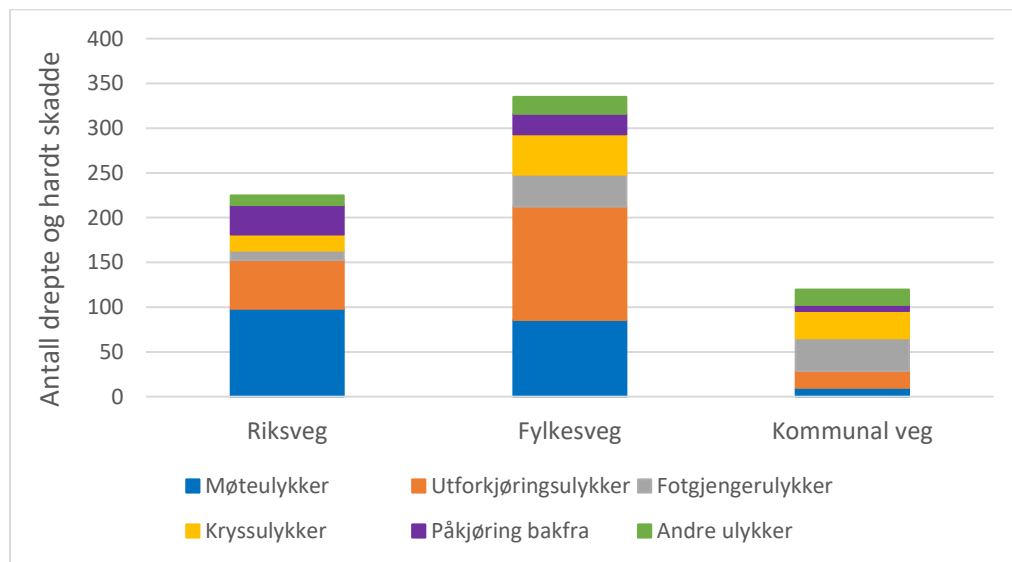
Gjennomsnittlig risiko ved å kjøre på riksvegnettet er betydelig lavere enn på fylkesvegnettet, og noe lavere enn på det kommunale vegnettet. Dette er en naturlig følge av at det er investert betydelig mer i trafiksikkerhet på riksveger enn på fylkesveger, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveger foregår på møtefrie veger, som har en langt lavere risiko enn veger med møtende trafikk. Basert på ulykkesstatistikk for 2016–2019 har:

- Riksvegnettet 11,3 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Fylkesvegnettet 20,6 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Det kommunale vegnettet 13,1 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer

Ulykker på riksvegnettet har gjennomgående høy alvorlighet. Selv om summen av drepte og hardt skadde er høyere på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet (jf. figur 2.10), er det motsatt dersom vi kun forholder oss til de drepte. De siste fire årene er de omkomne i vegtrafikken

fordelt med 43 prosent på riksvegnettet, 41 prosent på fylkesvegnettet, 9 prosent på det kommunale vegnettet og 7 prosent på andre veger⁵.

Figur 2.11 viser at utfordringene med hensyn til drepte og hardt skadde er ulike for de ulike delene av vegnettet. På riksvegnettet er møteulykker den største utfordringen, med 44 prosent av de drepte og hardt skadde. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesvegnettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale vegnettet⁶.



Figur 2.11 Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år i perioden 2016–2019, fordelt på vegkategori og uhellstype

Fartsgrensenivåer

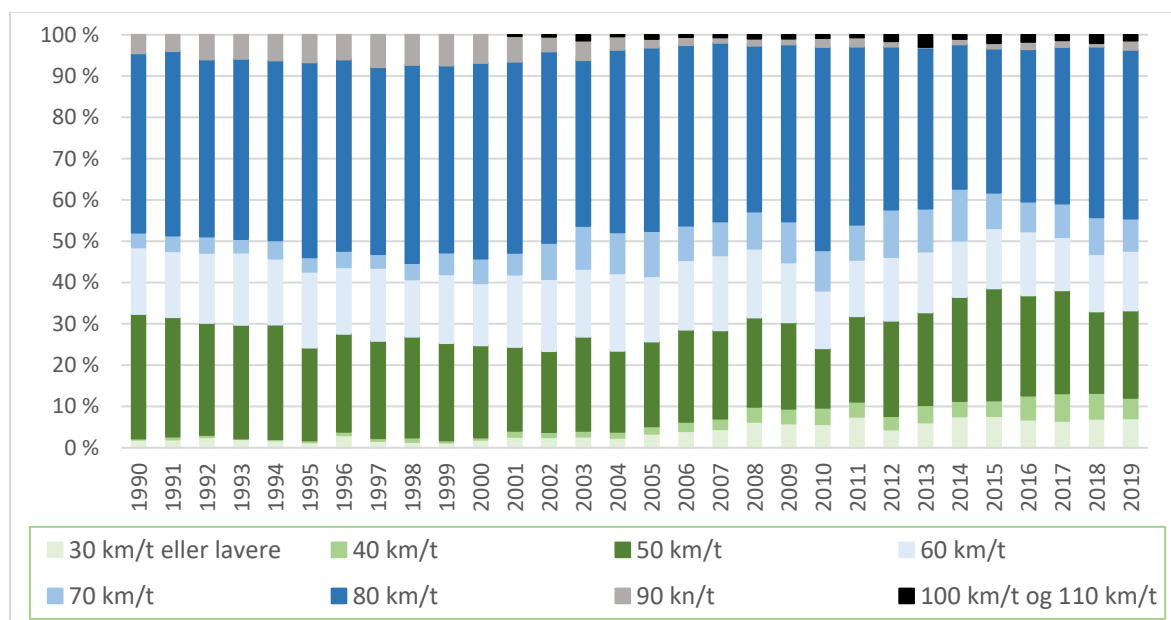
Møteulykker og utforkjøringsulykker skjer typisk *utenfor* tettbygd strøk, mens kryssulykker og fotgjengerulykker i stor grad skjer *innenfor* tettbygd strøk. Det vil derfor være en sammenheng mellom endringer som er beskrevet under overskriften «uhellstyper» og endringer i fordelingen av andelen drepte og hardt skadde på ulike fartsgrensenivåer. Fordeling på fartsgrenser er vist i figur 2.12.

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

⁵ Privat veg åpen for allmenn trafikk; dvs parkeringsplass, skogsbilveg m.m.

⁶ Sykkelulykker inngår ikke som en egen uhellstype i ulykkesregisteret, og er derfor ikke spesifisert i figur 2.11. En vesentlig del av sykkelulykkene blir registrert som kryssulykker.

Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veger med fartsgrense ≤ 50 km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra et litt spesielt resultat for 2010 var trenden i perioden 2004–2017 at vi igjen fikk en økende andel av de drepte og hardt skadde på veger med fartsgrense ≤ 50 km/t. I 2017 var andelen 38 prosent. I 2018 og 2019 er andelen redusert til henholdsvis 32 og 33 prosent.



Figur 2.12 Andel av de drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrenser

2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det vist fylkesvise målkurver. Disse har som utgangspunkt at alle fylkene skal ha 45 prosent færre drepte og hardt skadde i 2024 og 61 prosent færre drepte og hardt skadde i 2030 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009–2012. Ambisjonsnivået samsvarer med den nasjonale målkurven, dvs at summen av de fylkesvise målene gir 500 drepte og hardt skadde i 2024 og 350 drepte og hardt skadde i 2030.

De fylkesvise målkurvene i tiltaksplanen følger fylkesinndelingen som var før *Regionreformen*. Denne inndelingen er ikke lenger like relevant, og vi har i dette dokumentet valgt å forholde oss til fylkesinndelingen som gjelder f.o.m. 1/1–2020. Dette er imidlertid ikke helt uproblematisk, da de nye store fylkene ikke alle steder er en ren sammenslåing av tidligere fylker. Tilpasninger som er gjort er forklart vedlegg 1, sammen med de fylkesvise målkurvene og kurver som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte fylket.

Nedenfor følger tre ulike sammenstillinger som viser (1) fylkenes resultat for 2019 sammenliknet med den fylkesvise målkurven, (2) hvordan utviklingen har vært for det enkelte fylket fra 2004 til 2019 og (3) risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på

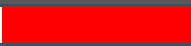
henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg i det enkelte fylket. Tabellene forholder seg til fylkesinndelingen f.o.m 1/1–2020.

2.2.1 Mål og utvikling i 2019

Tabell 2.1 sammenligner registrert antall drepte og hardt skadde i 2019 med den forutsatte 2019-verdien i målkurven. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

-  = Resultatet for 2019 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
-  = Resultatet for 2019 er omtrent som forutsatt i målkurven (innenfor +/- 10 prosent)
-  = Resultatet for 2019 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

Tabell 2.1 Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylker – Resultat for 2019 og mål

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2019 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2019	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks antall drepte og hardt skadde i 2030
Viken	128	153		70
Oslo	46	42		24
Innlandet	91	79		50
Vestfold og Telemark	50	65		28
Agder	40	33		22
Rogaland	43	49		23
Vestland	80	76		44
Møre og Romsdal	34	43		19
Trøndelag	63	56		34
Nordland	33	50		18
Troms og Finnmark	32	27		18
Norge samlet	640	673		350

Tabell 2.1 viser at fem fylker hadde et resultat i 2019 som var klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven (rød fargekode), mens fire fylker hadde et resultat som var klart bedre enn forutsatt (grønn statuskode). Det er imidlertid viktig å presisere at vi må regne med en del tilfeldige variasjoner fra år til år, og at vi derfor må være forsiktige med å legge for mye i resultatet for det enkeltstående år.

Resultatene for 2019 gir likevel grunn til å framheve enkelte fylker.

Oslo har tidligere ligget svært dårlig an i forhold til målkurven. I 2015 var det 121 drepte og hardt skadde i Oslo, mer enn det dobbelte av hva målkurven viser. Etter det er antallet redusert kraftig hvert år, og resultatene i 2018 (47 drepte og hardt skadde) og 2019 (42 drepte og hardt skadde) er lavere enn det som er lagt til grunn i målkurven. Reduksjonen er i all hovedsak på det kommunale vegnettet.

Også i **Agder** har det vært en svært positiv utvikling de to siste årene, fra 59 drepte og hardt skadde i 2017, til 48 drepte og hardt skadde i 2018 og 33 drepte og hardt skadde i 2019. Det er her verdt å merke seg at resuksjonen fra 2018 til 2019 i sin helhet skyldes færre drepte og hardt skadde i tidligere Aust-Agder fylke.

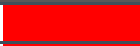
Nordland hadde den mest negative utviklingen i 2019, fra 37 drepte og hardt skadde i 2018 til 50 drepte og hardt skadde i 2019. Resultatet for 2019 ligger rundt 50 prosent over verdien vist for 2019 i målkurven.

2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2019

I tabell 2.2 har vi gjort en sammenlikning mellom fylkene, som viser hvilke fylker som har hatt den mest positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019. For å utjevne statistiske tilfeldigheter har vi valgt å sammenlikne fireårsperiodene 2004–2007 og 2016–2019. Også her er det gjort en vurdering ved hjelp av en tredelt fargeskala. Denne er basert på hvordan man ligger an i forhold til en progresjon i samsvar med den nasjonale målkurven (dvs. 42 prosent reduksjon fra 2004–2007 til 2016–2019).

-  = Prosentvis reduksjon betydelig større enn i den nasjonale målkurven (over 46 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon omtrent som i den nasjonale målkurven (f.o.m 38 t.o.m 46 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon betydelig lavere enn i den nasjonale målkurven (under 38 prosent)

Tabell 2.2 Sammenlikning av drepte og hardt skadde i periodene 2004–2007 og 2016–2019

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2007	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2016–2019	Prosentvis endring fra 2004–2007 til 2016–2019	Vurdering av utvikling
Viken	245,00	157,00	–36 %	
Oslo	73,25	61,25	–16 %	
Innlandet	155,75	86,25	– 45 %	
Vestfold og Telemark	103,00	63,50	–38 %	
Agder	87,00	49,00	–44 %	
Rogaland	80,25	56,50	–30 %	
Vestland	139,00	88,50	–36 %	
Møre og Romsdal	70,00	39,75	–43 %	
Trøndelag	127,25	60,25	–53 %	
Nordland	54,00	41,50	–23 %	
Troms og Finnmark	65,50	32,75	–50 %	
Norge samlet	1200,00	736,25	– 39 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	700,00	– 42 %	

Tabellen viser at Oslo og Nordland har hatt dårligst utvikling, med henholdsvis 16 og 23 prosent reduksjon. For Oslo er resultatet preget av et svært dårlig år i 2016. Etter det har Oslo hatt en svært positiv utvikling, og resultatene for 2018 og 2019 ligger under målkurven (jf. omtale i tilknytning til tabell 2.1). Den svake utviklingen i Nordland skyldes et svært høyt antall drepte og hardt skadde i 2019.

Den mest positive utviklingen har vi hatt i Trøndelag og i Troms og Finnmark, med rundt en halvering av antall drepte og hardt skadde.

2.2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km

Tabell 2.3 viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder trafikantenes risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km. Beregnet risiko er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2016–2019, og vises både for fylket samlet og spesifisert på henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Det er brukt tilsvarende fargeskala som i tabellene 2.1 og 2.2, der gul fargekode er innenfor +/- 10 prosent i forhold til landsgjennomsnittet. Grønt betyr at risikoen i fylket er mer enn 10 prosent lavere enn landsgjennomsnittet og rødt at risikoen er mer enn 10 prosent høyere enn landsgjennomsnittet.

Tabell 2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjørte km fordelt på fylker og vegkategori (basert på statistikk for årene 2016–2019)

Fylke	Alle veger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ^A		Riksveger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Fylkesveger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Kommunale veger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Viken	13,0		8,6		21,0		10,1	
Oslo	15,5		5,2				41,8	
Innlandet	17,2		14,1		27,3		6,2	
Vestfold og Telemark	13,6		12,2		17,7		6,3	
Agder	16,7		12,0		24,0		12,9	
Rogaland	14,7		9,4		19,2		14,3	
Vestland	18,6		16,9		23,1		11,3	
Møre og Romsdal	14,9		11,9		20,8		7,6	
Trøndelag	12,9		12,0		17,2		7,4	
Nordland	20,2		23,8		18,8		15,1	
Troms og Finnmark	13,6		15,6		14,6		6,3	
Norge samlet	15,0		11,3		20,6		13,1	

^A Gjelder samlet for riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veger som er åpne for allmenn trafikk. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veger i beregningen av risiko per mrd. kjørte km.

Tabellen viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er lavest i Viken og i Trøndelag og høyest Nordland.

Dersom vi ser på riksvegnettet isolert, er risikoen lavest i Oslo, etterfulgt av Viken, mens den er klart høyest i Nordland. Regionreformen har gitt store fylker, og for enkelte fylker er det

store forskjeller i risiko i de ulike delene av fylket. På riksvegnettet i Viken er den gjennomsnittlige risikoen i tidligere Akershus og Østfold fylker henholdsvis 6,0 og 6,6 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm, mens den er på hele 15,1 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm i tidligere Buskerud fylke. Dette har en naturlig sammenheng med at andelen av trafikkarbeidet på riksvegnettet som foregår på møtefri veg er klart større i Østfold og Akershus enn i Buskerud.

På fylkesvegnettet skiller Troms og Finnmark seg positivt ut, mens Innlandet har flest drepte og hardt skadde per kjørte km. Det svake resultatet for Innlandet skyldes tidligere Oppland fylke (37,7 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm), mens tidligere Hedmark fylke (21,9 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm) ligger nært opp til landsgjennomsnittet.

Resultatene for det kommunale vegnettet er beheftet med atskillig større usikkerhet enn for riksveger og fylkesveger. Dette skyldes for det første at grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet på det kommunale vegnettet er mangelfullt. I tillegg er antall drepte og hardt skadde lavt, og statistiske tilfeldigheter vil kunne gjøre betydelige utslag. Men selv om det tas hensyn til denne usikkerheten er det likevel liten tvil om at risikoen er langt høyere på det kommunale vegnettet i Oslo enn på kommunale veger i andre fylker. Mens det samlet for hele det kommunale vegnettet er 13,1 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm (jf. tabell 2.3), er risikoen nede i 9,5 drepte og hardt skadde per mrd kjøretøykm dersom vi kun tar med kommunale veger utenom Oslo.

2.3 Utvikling i de største byområdene

Ved behandling av *Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk* ble det besluttet at det skulle legges til grunn et *nullvekstmål* for persontransport med bil i de største byområdene. Nullvekstmålets innhold og ordlyd har vært gjenstand for politiske diskusjoner. Etter en prosess knyttet opp mot det forberedende arbeidet med NTP 2022–2033 er det besluttet at følgende ordlyd skal legges til grunn⁷: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*. Dette er en noe videre definisjon enn det som tidligere er lagt til grunn.

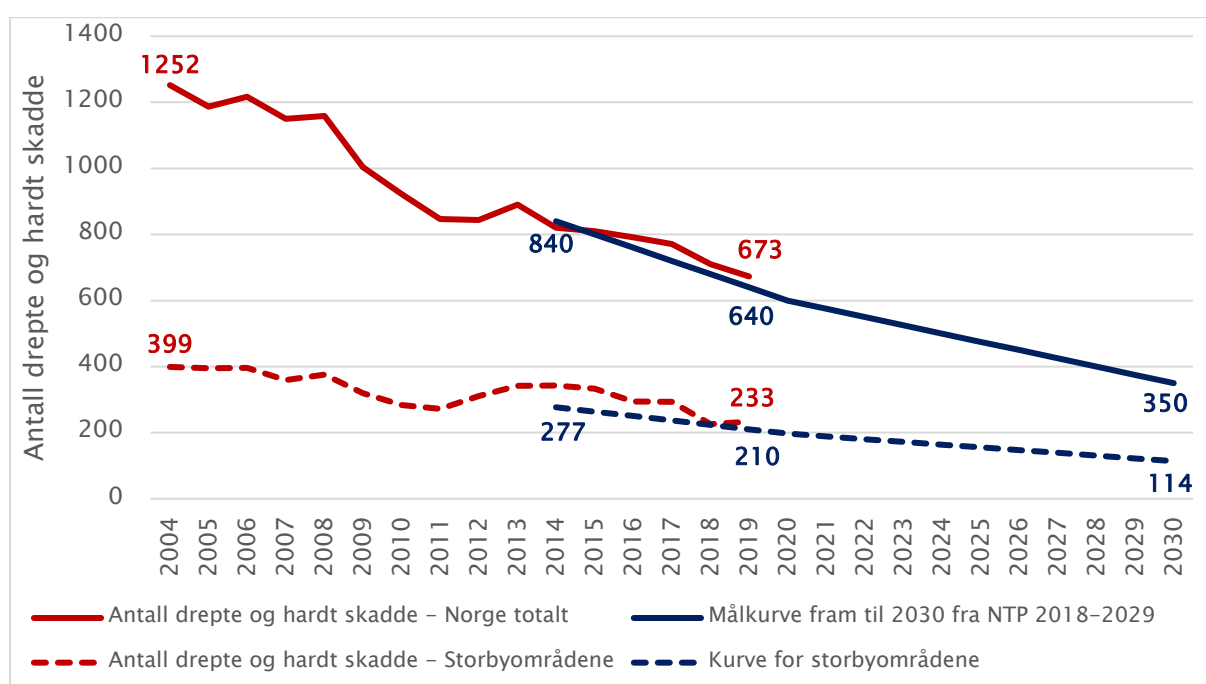
Byområdene det her er snakk om er områdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Dette gjelder Osloregionen (Oslo og Akershus), Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma regionen, Grenland og Tromsø.

Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2013/2014 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag 13 ganger høyere for syklister og

⁷ Brev fra Samferdselsdepartementet datert 8/6–2020 om «Oppfølging av bompengesavtalen fra 2019 videreutviklet nullvekstmål» (ref 19/1948–)

om lag 8 ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med førere og passasjerer i bil. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underrapportering av skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken (se nærmere omtale i kapittel 3.7.5).

I *Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029* vises det til utfordringen som flere gående og syklende vil gi, men samtidig blir det slått klart fast at: «*Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister*». Det er viktig å følge utviklingen sett opp mot denne ambisjonen, og dette vil derfor være en naturlig del av de årlige rapportene om *Trafikksikkerhetsutviklingen*.



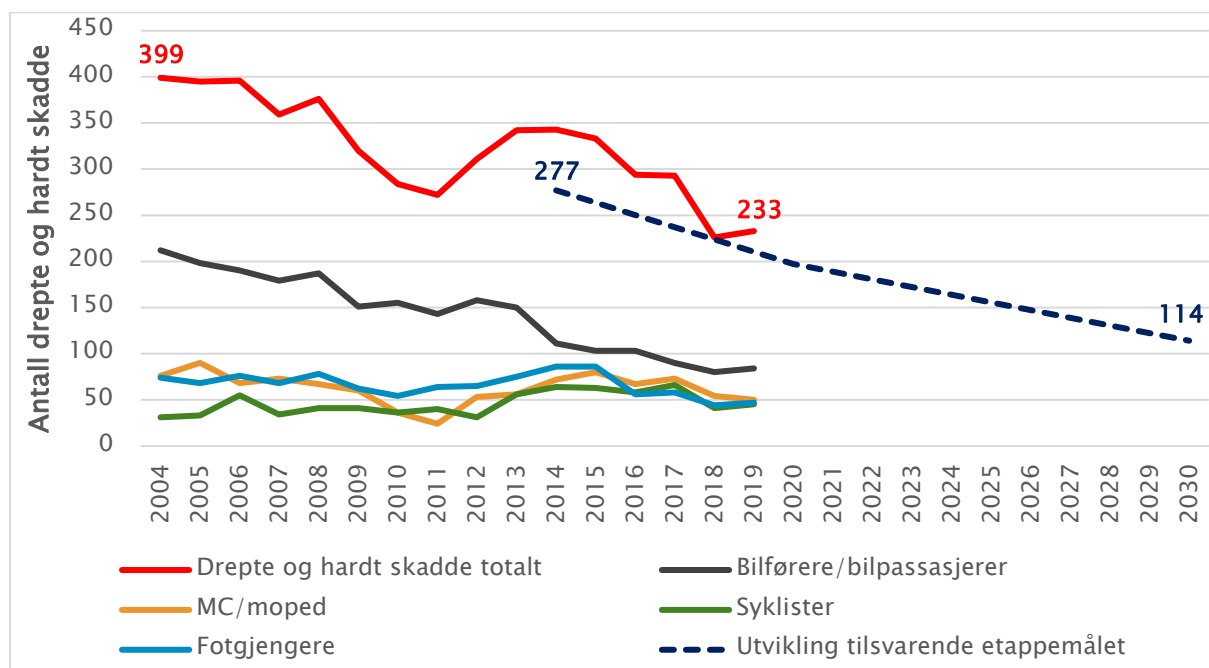
Figur 2.13 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i storbyområdene og kurve som viser en progresjon på linje med den nasjonale målkurven i Nasjonal transportplan.

I figur 2.13 vises (med stiptet linje) utviklingen i samlet antall drepte og hardt skadde i de ni byområdene som omfattes av nullvekstmålet⁸. I tillegg vises nødvendig utvikling fram til

⁸ I enkelte av byområdene har det vært uklart hvilke kommuner som skal inngå i byvekstavgiftene. I figurene 2.13 og 2.14, i tabell 2.4 og i vedlegg 2 har vi valgt å inkludere kommunene som inngår i de fire gjeldende byvekstavgiftene, samt kommuner som inngår i samtaler om framtidige byvekstavgifter i de øvrige 5 byområdene. Dette gjelder: (1) **Nedre Glomma regionen** – Kommunene Sarpsborg og Fredrikstad, (2) **Osloregionen** – Oslo + alle kommunene i tidligere Akershus fylke, (3) **Buskerudbyen** – Kommunene Drammen, Lier og Øvre Eiker, (4) **Grenland** – Kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan, (5) **Kristiansandregionen** – Kristiansand kommune, (6) **Nord-Jæren** – Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, (7) **Bergensregionen** – Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, (8) **Trondheimsregionen** – Kommunene Trondheim Malvik, Melhus og Stjørdal og (9) **Tromsø** – Tromsø kommune.

2030 dersom disse byområdene skal ha den samme progresjonen som forutsettes i den nasjonale målkurven i *Nasjonal transportplan*⁹. Resultatene for årene 2014 til 2017 viser at byområdene var klart på etterskudd i forhold til en slik kurve, men at vi i 2018 og 2019 hadde en forbedring som gjør at vi ligger betydelig nærmere kurven.

I figur 2.14 er det gjort en oppsplitting av utviklingen i de ni storbyområdene på trafikantgruppe. Vi ser at utviklingen har vært svært positiv for bilførere/bilpassasjerer. For MC/moped, syklist og fotgjengere har det over tid ikke vært noen tydelig utvikling i riktig retning.



Figur 2.14 Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene – samlet og fordelt på trafikantgrupper

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

I tabell 2.4 er det gjort en sammenlikning mellom utviklingen i de ni storbyområdene og i landet for øvrig. Sammenlikningen gjelder gjennomsnittstall for fireårsperiodene 2004–2007 og 2016–2019. Hovedkonklusjonen vi kan trekke ut av tabellen er at utviklingen i antall drepte og hardt skadde har vært noe dårligere i de største byområdene enn i landet for øvrig – en reduksjon på 32 prosent i storbyområdene mot en reduksjon på hele 42 prosent i resten av landet. Det er her også verdt å påpeke at 2018 og 2019 var relativt «gode år» i storbyområdene sammenliknet med 2016 og 2017.

En underoppdeling i trafikantgrupper viser at utviklingen når det gjelder bilførere/bilpassasjerer og MC/moped har vært omtrent den samme innenfor og utenfor de største

⁹ Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde i 2014, 2020 og 2030 er angitt med henholdsvis 7, 34 og 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i storbyområdene i perioden 2009–2012 (jf. innledende tekst til vedlegg 1)

byområdene. For de andre trafikantgruppene, dvs. syklistar og fotgjengere, har imidlertid utviklingen vært betydelig dårligere i de største byområdene enn i landet for øvrig. Spesielt bekymringsfullt er det at antall drepte og hardt skadde syklistar i storbyområdene har økt med hele 37 prosent.

Tabell 2.4 Utvikling i drepte og hardt skadde i de ni største byområdene sammenliknet med landet forøvrig

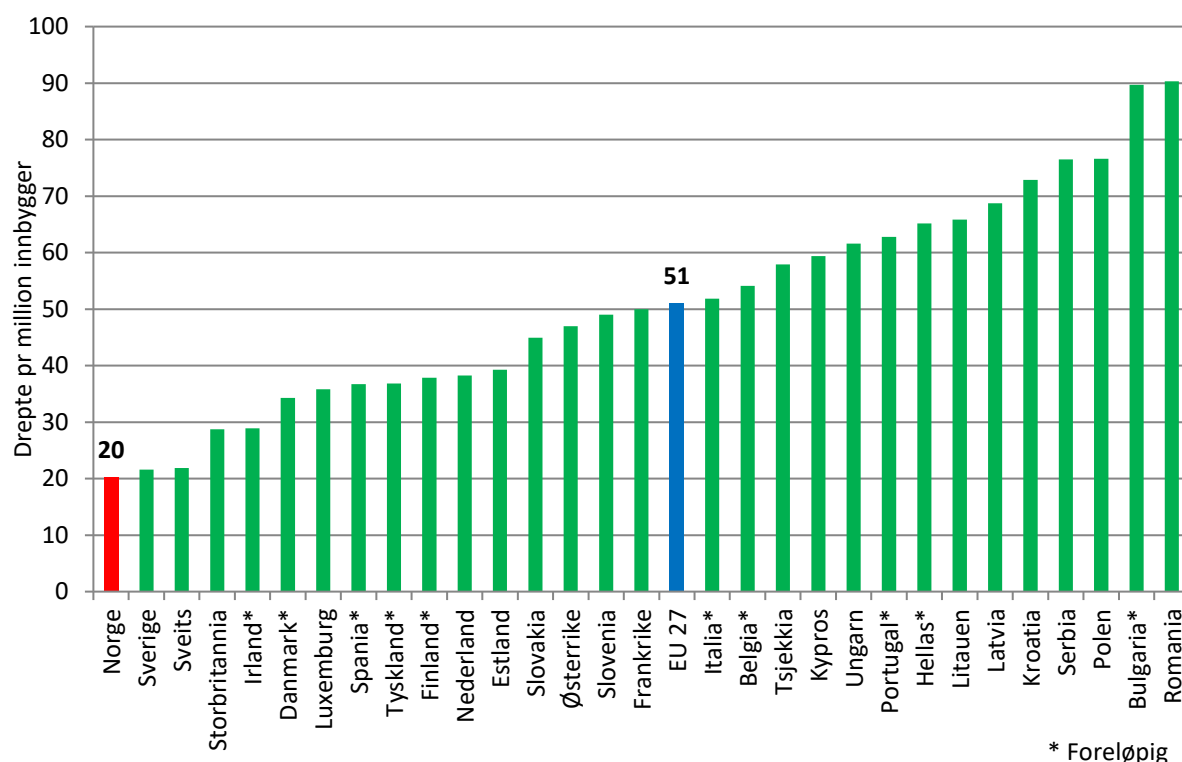
	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2016–2019	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2016–2019	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde totalt	387,25	261,50	– 32 %	814,25	474,75	– 42 %
Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer	194,75	89,25	– 54 %	551,75	276,25	– 50 %
Antall drepte og hardt skadde syklistar	38,25	52,50	+ 37 %	33,75	32,25	– 4 %
Antall drepte og hardt skadde fotgjengere	71,50	51,25	– 28 %	69,50	41,50	– 40 %
Antall drepte og hardt skadde på MC/moped	76,75	61,00	– 21 %	135,00	105,25	– 22 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper	6,00	7,50	–	23,00	19,50	–



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Figur 2.15 viser antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2019¹⁰. Figuren viser at Norge har lavest antall drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet, og dette er femte året på rad at Norge innehar denne posisjonen.



Figur 2.15 Antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere i 2019 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land (statistikk fra European Transport Safety Council – ETSC)

I 2019 hadde Norge 20 drepte per million innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 51¹¹. Sverige og Sveits ligger nærmest Norge, med 22 drepte per million innbyggere.

De fleste europeiske land har også data for trafikkarbeid, og denne statistikken viser at Norge også er best i Europa når det gjelder antall drepte i forhold til trafikkarbeidet (antall kjørte km)¹². Blant de 20 EU-landene som har meldt inn tall for trafikkarbeid, ligger gjennomsnittet på 6,1 drepte per mrd kjøretøykm, mens risikoen i Norge i 2019 lå på 2,3 drepte per mrd kjøretøykm.

¹⁰ Statistikk hentet fra årlige rapporter om «Road Safety Performance Index» fra European Transport Safety Council – ETSC.

¹¹ Gjelder de 27 EU-landene (Storbritannia ikke inkludert)

¹² ETSC: Ranking EU progress on Road Safety – 14th Road Safety Performance Index Report, juni 2020 (side 19).

EU har fastsatt et mål om at antall drepte i vegtrafikken skal halveres fra 2010 til 2020. Fra 2010 til 2013 fulgte utviklingen langt på veg den nødvendige progresjonen, men de siste seks årene har det vært en klar stagnasjon. Fra 2010 til 2019 er antall drepte i EU redusert med 24 prosent. Målet om 50 prosent reduksjon innen 2020 ser dermed ut til ikke å bli nådd.

3. Tilstandsutviklingen

I dette kapitlet er det gitt en gjennomgang av tilstandsutviklingen innenfor områder der vi vet at endringer har betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Omtalen dekker indikatorene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Vi har valgt å sortere indikatorene etter de 13 innsatsområdene i tiltaksplanen, med hvert innsatsområde som et eget delkapittel, og med en rekkefølge som følger disposisjonen i tiltaksplanen.

Det er to kategorier av indikatorer:

- Indikatorer der det er satt mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen ***målindikatorer***.
- Indikatorer som brukes for å synliggjøre en utvikling, men der det ikke settes mål for tilstandsutviklingen. Disse er gitt betegnelsen ***utdypende indikatorer***.

Det er *målindikatorer* som har hovedfokus når vi vurderer om tilstandsutviklingen går i ønsket retning. De utdypende indikatorene vil gi viktig supplerende informasjon om utviklingen, og er i mange tilfeller en underoppdeling av målindikatorer.

3.1 Fart

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målindikator:

Innen 2022 skal 70 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (*M.1.1*)

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) (*U.1.1*).
- Andel av kjøretøyene med fart mer enn henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen (*U.1.2*).
- Andel av dødsulykkene der høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor (*U.1.3*).

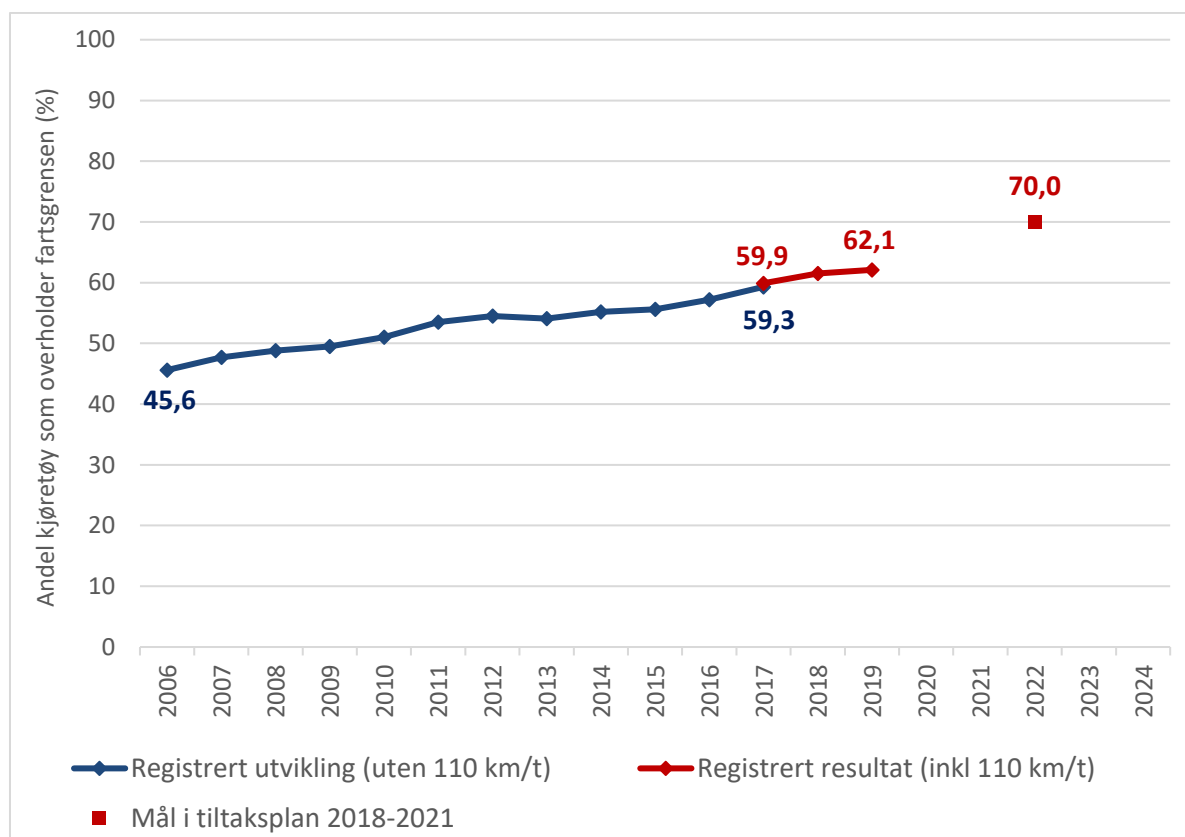
Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sine fartsregistreringer

Fartsutviklingen knyttet til indikatorene M.1.1, U.1.1 og U.1.2 måles av Statens vegvesen gjennom kontinuerlige registreringer hele året fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år, og fartsvalget her skal i all hovedsak ikke være påvirket av vegens kurvatur, aktivitet på vegens sidearealer eller køproblemer. Utvalget omfatter målepunkter både på riksveger og fylkesveger, og alle deler av landet er representert. Registreringene omfatter både tunge og lette biler, men ikke MC og moped. Videre omfatter registreringene

målepunkt innenfor alle fartsgrensenivåer fra og med 50 km/t. Det er foretatt en vektning, der overholdelse av fartsgrenser innenfor de ulike fartsgrensenivåene er gitt en vekt tilsvarende andelen av trafikkarbeid som foregår på veg med denne fartsgrensen.

Figur 3.1 viser utvikling i andel førere som overholder fartsgrensen i perioden 2006–2019. I tillegg vises mål for fartsgrenseoverholdelse i 2022, som ble fastsatt i tiltaksplanen for 2018–2021 (jf. indikator M.1.1).

Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014, og det er derfor ingen av registreringspunktene i det opprinnelige utvalget fra 2006 som har denne fartsgrensen. Den blå kurven i figur 3.1 innebefatter derfor ikke fartsgrense 110 km/t. Fra og med 2017 er det også tatt med «nye» målepunkter med fartsgrense 110 km/t. I disse punktene er det relativt høy overholdelse av fartsgrensen, og det påvirker det samlede resultatet for landet. I 2019 var overholdelsen 61,8 prosent dersom fartsgrense 110 km/t ikke regnes med og 62,1 prosent dersom fartsgrense 110 km/t inkluderes.



Figur 3.1 Overholdelse av fartsgrensene – registrert tilstand og mål

Figuren viser at andelen som overholder fartsgrensen økte med rundt 16,5 prosentpoeng fra 2006 til 2019. Dette er en oppsiktsvekkende god utvikling. Sammenhengen mellom redusert fart og redusert antall ulykker er svært godt dokumentert, og det er ingen tvil om at den økte overholdelsen av fartsgrensene i perioden 2006–2019 har gitt et viktig bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde.

Selv om utviklingen har vært positiv, er det ingen tvil om at det vil være krevende å nå målet i tiltaksplanen for 2018–2021 om at 70 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022. Det vil kreve at andelen som overholder fartsgrensen øker med 2,6 prosentpoeng per år fram til 2022. Dette er en betydelig kraftigere årlig økning enn det vi har hatt de siste årene.

For trafiksikkerhetsarbeidet er det særlig viktig å få ned omfanget av klare fartsgrenseovertredder. En indikasjon på utviklingen er gitt i figur 3.2, som viser utvikling i hastigheten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor, fordelt på ulike fartsgrensenivåer¹³ (jf. indikator U.1.1).

Figuren viser at det over tid har vært en klar reduksjon for fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t. Imidlertid var det små endringer fra 2018 til 2019, noe som kan være et varsel om at den positive utviklingen er i ferd med å stoppe opp.

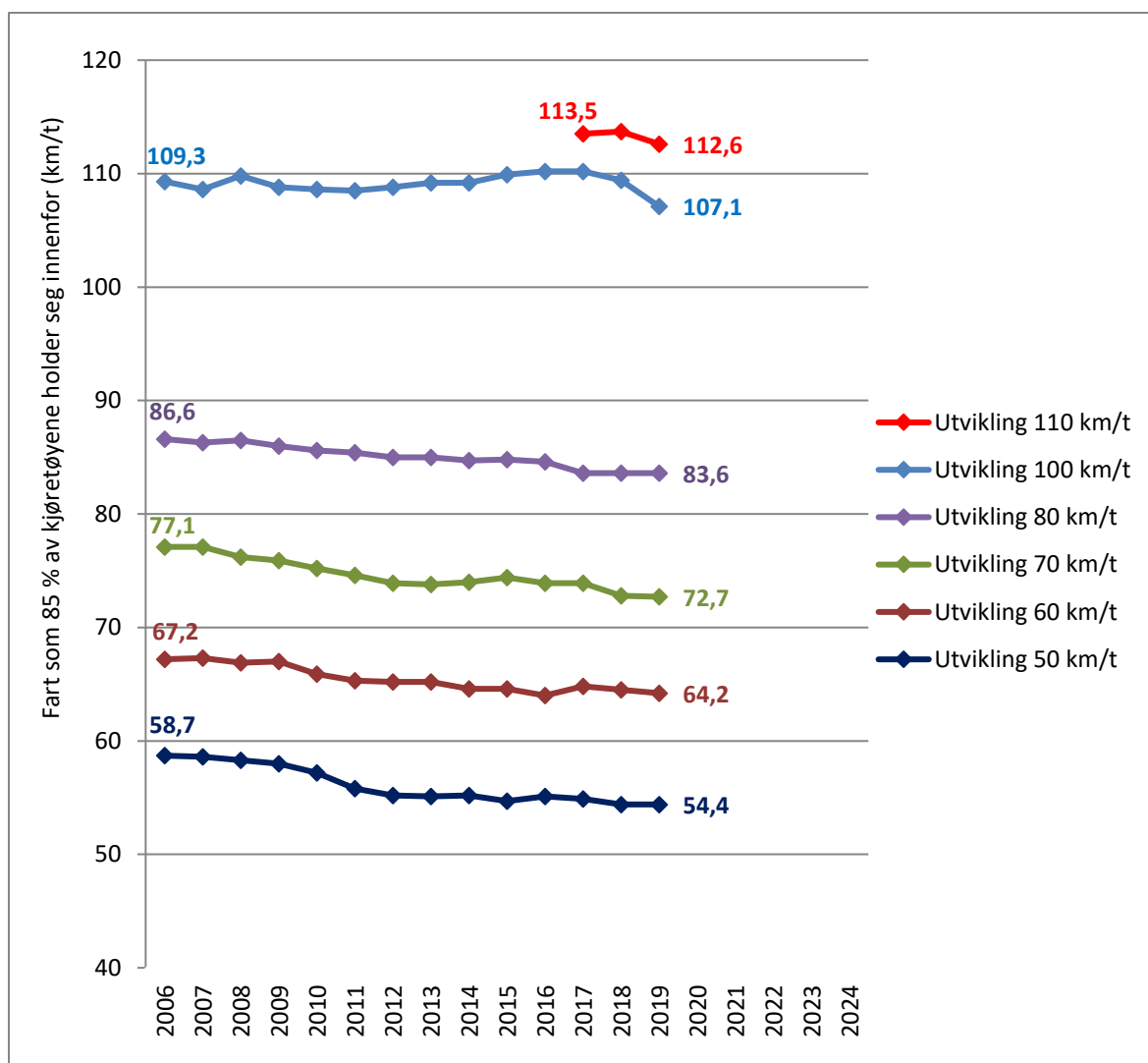
Figur 3.2 viser videre at det fra 2006 til 2018 kun var små endringer i farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved fartsgrense 100 km/t. Her har det imidlertid vært en kraftig reduksjon (dvs. forbedring) fra 2018 til 2019, men det er viktig å være oppmerksom på at det dreier seg om få målepunkter med fartsgrense 100 km/t, og at spesielle forhold ved ett av punktene vil kunne ha stor betydning for det samlede resultatet for fartsgrensenivået.

Også for fartsgrense 110 km/t har det vært en klar forbedring fra 2018 til 2019. I 2019 var farten som 15 prosent av kjøretøyene overskred kun 2,6 km/t over fartsgrensen.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

¹³ Fartsgrensene 30 km/t og 40 km/t er ikke med i figuren da de ikke inngår i grunnlaget for tilstandsmålet. Fartsgrense 90 km/t er også utelatt. Dette fordi det er få registreringspunkter med denne fartsgrensen, hvilket betyr at vi kan få uforholdsmessig store svingninger fra år til år, uten at dette nødvendigvis gir et godt bilde av den reelle fartsutviklingen.



Figur 3.2 Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer

De fleste som kjører over fartsgrensen begrenser seg til å kjøre noen få km for fort. Registreringene for 2019 viser at 8,63 prosent av det samlede trafikkarbeidet foregår med hastighet mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Tilsvarende tall for 20 km/t over fartsgrensen er 1,46 prosent og for 30 km/t over fartsgrensen 0,32 prosent (jf. indikator U.1.2). Dette er noe høyere andeler enn i 2018, da andelene var henholdsvis 5,93 prosent, 0,95 prosent og 0,24 prosent.

Basert på Statens vegvesens 50 målepunkter har vi oppsummert følgende utvikling fra 2018 til 2019:

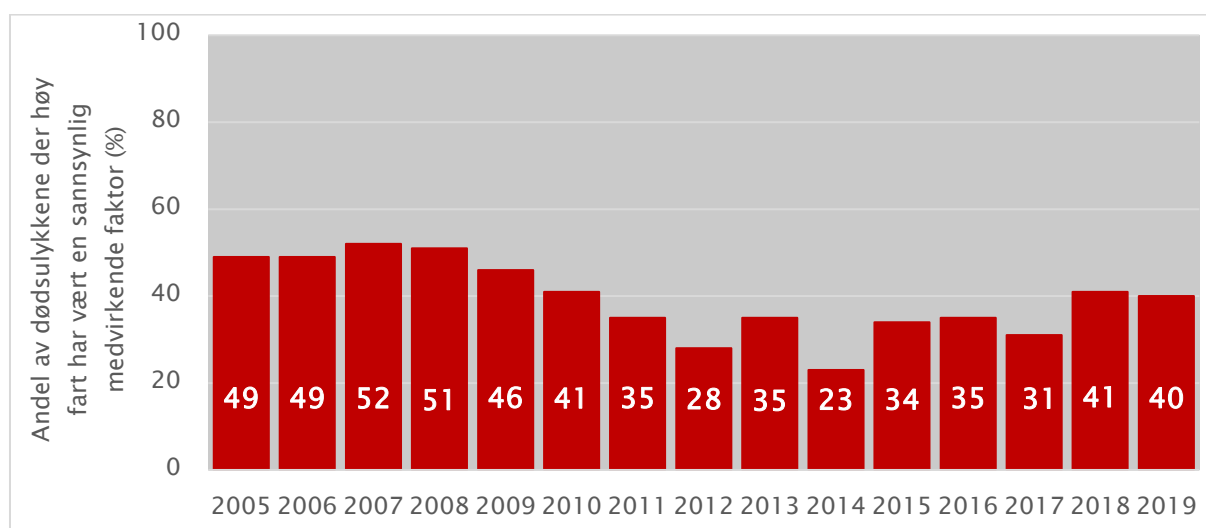
- Andelen som bryter fartsgrensen er redusert (jf. figur 3.1).
- Farten som 15 prosent av kjøretøyene overskrider er omtrent uendret fra 2018 til 2019 (gjelder fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t, jf. figur 3.2).
- Andelen med klare fartsovertredelser (mer enn 10 km/t over fartsgrensen) økte fra 2018 til 2019.

Det betyr at selv om andelen som holder fartsgrensen har økt, så har også andelen med klare fartsovertredelser økt.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet av fartsutviklingen. Figur 3.3 viser utviklingen i andelen av dødsulykker der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (jf. indikator U.1.3). Fra 2005 til 2008 lå andelen stabilt på rundt 50 prosent. I perioden 2008 til 2012 gikk andelen dødsulykker med høy fart som medvirkende faktor kraftig ned. Etter 2012 har det ikke vært noen klar tendens. Etter noen år med andeler mellom 30 og 35 prosent, fikk vi en markant økning til 41 prosent i 2018 og 40 prosent i 2019, hvilket er på samme nivå som i 2010.

Sammenholdt med at figur 3.1 viser at overholdelsen av fartsgrensene har økt med 11 prosentpoeng fra 2010 til 2019, kan det ved første øyekast virke ulogisk at andelen dødsulykker med høy fart som medvirkende faktor er omtrent like høyt i 2019 som i 2010. Men dette må sees i sammenheng med at totalt antall dødsulykker har gått kraftig ned, fra 190 i 2010 til 100 i 2019. Det betyr at det i 2010 var 78 dødsulykker med høy fart som sannsynlig medvirkende faktor, mens det i 2019 var en sannsynlig medvirkende faktor i 40 dødsulykker. Det er også viktig å ha med i vurderingen at antall dødsulykker er lavt og at resultatet for ett enkeltår i vesentlig grad vil være preget av statistiske tilfeldigheter.



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

3.2 Rus

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikatorer:

Innen 2026 skal maksimalt:

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

Utdypende indikator:

- Andel av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende årsak (U.2.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra vegkantundersøkelser utført av Oslo universitetssykehus (OUS)

Måлиндikatorerne for omfang av kjøring under påvirkning av alkohol (M.2.1) og narkotika (M.2.2) er knyttet til gjennomføring av OUS sine vegkantundersøkelser¹⁴, der resultatene er basert på analyse av spyttprøver. Dette er undersøkelser der utvelgelsen av førere er tilfeldig, og der prøvene behandles anonymt. Slike vegkantundersøkelser er svært ressurskrevende, og det må derfor påregnes at det vil gå mange år mellom hver gang det gjennomføres en ny undersøkelse. Ved fastsettelse av tilstandsmål ble det lagt til grunn at det skal gjennomføres en ny vegkantundersøkelse innen 2026, og at denne gjennomføres på en måte som gir sammenliknbare resultater med de foregående undersøkelsene fra 2008/2009 og 2016/2017¹⁵ (se resultater i tabell 3.1).

Tabell 3.1 Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres av rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere

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

Sammenlikningen mellom de to vegkantundersøkelsene viser at omfanget av kjøring under påvirkning av alkohol er omtrent uforandret, mens bruken av narkotika og trafikkfarlige

¹⁴ Gjennomføres av Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo universitetssykehus (OUS). Enheten var fram til 1/1-2017 underlagt Folkehelseinstituttet (FHI).

¹⁵ Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i 2016-17 (Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag (april 2018)).

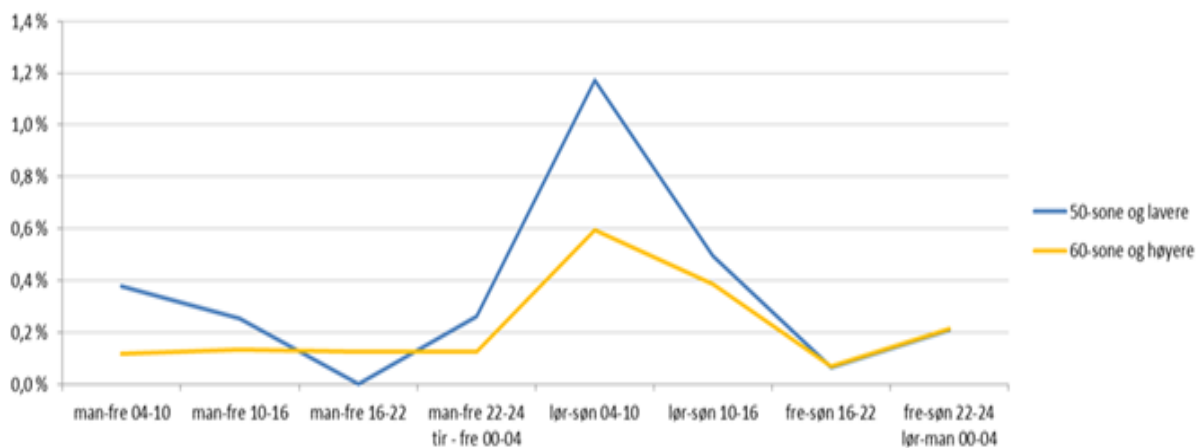
legemidler er noe lavere enn i 2008/2009. Når det gjelder bruken av potensielt trafikkfarlige legemidler er det å bemerke at de fleste som bruker disse sannsynligvis gjør det i henhold til resept. I slike tilfeller gjelder ikke de faste straffbarhetsgrensene, hvilket betyr at langt færre enn 1,1 prosent kjører ulovlig under påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Dette er også årsaken til at det i tiltaksplanen for 2018–2021 ikke er satt mål for andel som kjører under påvirkning av trafikkfarlige legemidler.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra undersøkelser utført av UP

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

I 2019 gjennomførte UP en egen vegkantundersøkelse, begrenset til alkoholpåvirket kjøring. Totalt ble 21 737 førere stanset og testet for alkoholpåvirkning. Samlet resultat viste at 0,2 prosent av førerne var alkoholpåvirket. Dette stemmer godt overens med resultatet fra OUS sin vegkantundersøkelse fra 2016/2017 (jf. tabell 3.1).

Figur 3.4 viser resultatene fordelt på tid på døgnet, ukedag og fartsgrense. Vi ser at andel av førerne som var alkoholpåvirket var høyere innenfor tettbygd strøk (fartsgrense 50 km/t eller lavere) enn utenfor tettbygd strøk (fartsgrense 60 km/t eller høyere). Lørdager og søndager fra 04.00 – 10.00 skiller seg ikke uventet ut som perioder med særlig stor andel alkoholpåvirkede førere.



Figur 3.4 Resultat fra politiets vegkantundersøkelse i 2019 – Andel alkoholpåvirkede førere fordelt på tid på døgnet, ukedag og fartsgrense

En tilsvarende vegkantundersøkelse i 2015 ga resultater på samme nivå som undersøkelsen fra 2019. 0,17 prosent av førerne var alkoholpåvirket. Også denne undersøkelsen viste større andel påvirkede førere innenfor enn utenfor tettbygd strøk.

Politiet har hvert av årene 2014–2019 gjennomført to kontrolluker (uke 23 og uke 50) med fokus på ruspåvirket kjøring. Tabell 3.2 viser utviklingen i andelen av de kontrollerte førerne

som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring. Tallene omfatter både alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler.

Tabell 3.2 Resultat fra politiets kontrolluker med fokus på ruspåvirket kjøring

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Andel av de kontrollerte førerne som blir anmeldt for ruspåvirket kjøring (omfatter alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler)	0,47 %	0,46 %	0,57 %	0,72 %	0,67 %	0,65 %

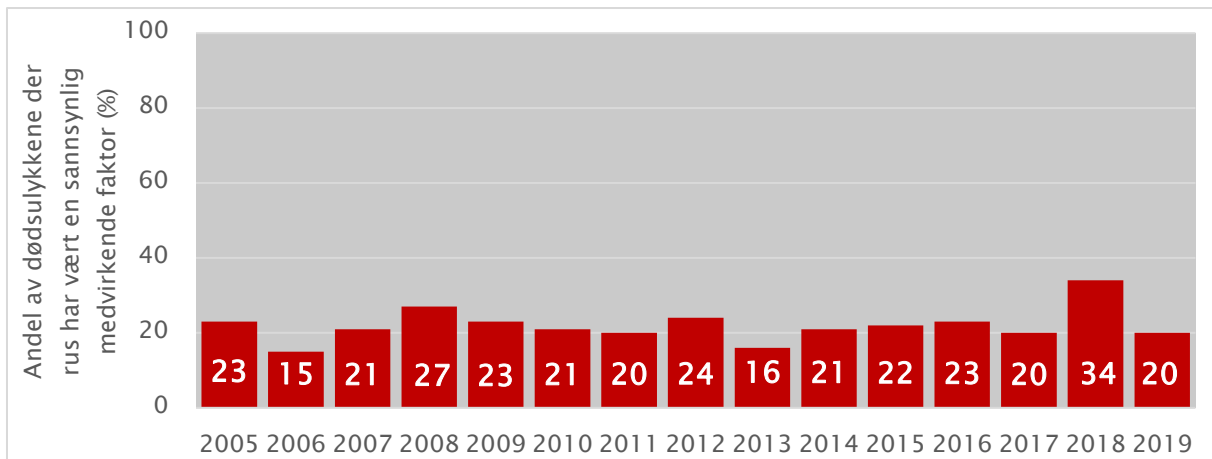
Selv om andelen rusførere ligger noe høyere i 2017–2019 enn i 2014 og 2015, er ikke dette tilstrekkelig til å slå fast at omfanget av ruskjøring har økt. Kontrollene er ikke fullt ut basert på et tilfeldig utvalg, blant annet fordi enkelte av de som blir anmeldt blir kontrollert etter tips fra publikum. Vi må derfor være forsiktig med å legge for mye i tolking av resultatene fra de to årlige rusaksjonsukene.

Hvert år blir i overkant av 9000 førere anmeldt med mistanke om kjøring i påvirket tilstand. Over tid har det vært en utvikling i retning av at færre førere blir anmeldt for alkoholpåvirket kjøring, mens flere blir anmeldt for kjøring under påvirkning av andre rusmidler¹⁶. Dette kan skyldes en faktisk endring i trafikkbildet, men det kan også ha betydning at politiet har blitt flinkere til å avdekke førere som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) er vist i figur 3.5. Figuren viser at rus var en sannsynlig medvirkende faktor i 20 prosent av dødsulykkene i 2019 (20 av totalt 100 dødsulykker) (jf. indikator U.2.1). Dette er en betydelig lavere andel enn i 2018, men om lag på nivå med gjennomsnittet for årene med UAG (2005–2019). Av de 20 dødsulykkene med rusede førere, var 8 av førerne påvirket av alkohol, 8 av narkotika/trafikkfarlige legemidler og 4 av blandingsrus.

¹⁶ Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag: Rusmiddelstatistikk – Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring i 2018



Figur 3.5 Utvikling i andel (prosent) av dødsulykkene der rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG)

3.3 Bilbelte/sikring av barn i bil

3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måling:

Innen 2022 skal 98 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (M.3.1).

Utdypende indikatorer:

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

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

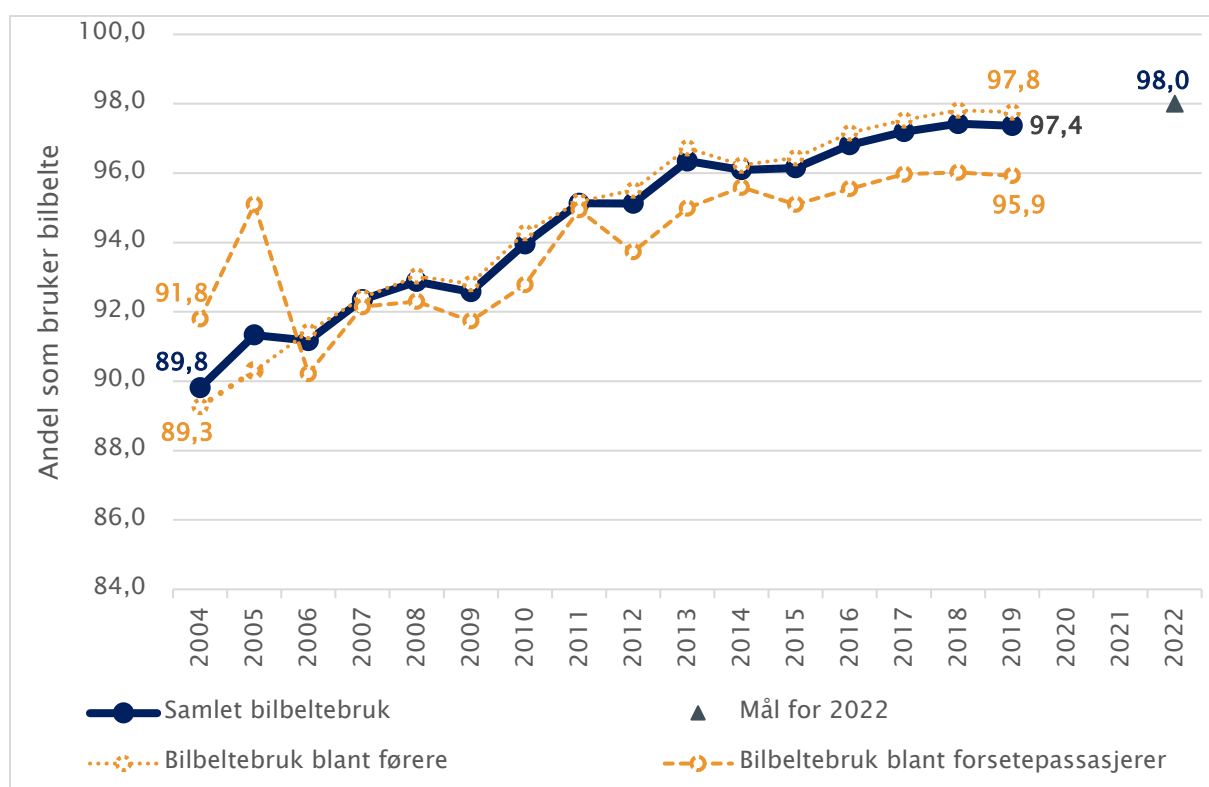
Statens vegvesen gjennomfører hvert år i april en registrering av bilbeltebruk i lette biler. Registreringene gir resultater for bilbeltebruken innenfor og utenfor tettbygd strøk. Tellepunktene og registreringsperiodene er faste fra år til år. Det gjennomføres registreringer i alle landets fylker, og det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til trafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Registreringene gjennomføres ved at bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer observeres mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Den registrerte bilbeltebruken

ligger sannsynligvis systematisk noe for høyt, da trafikken på kvelds- og nattestid i helgene ikke inngår i registreringsgrunnlaget. Registreringene gir likevel et godt utgangspunkt for å vurdere om den samlede bilbeltebruken går opp eller ned.

Tilstandsundersøkelsen gir resultater som dekker indikatorene M.3.1, U.3.2 og U.3.3.

Figur 3.6 viser utviklingen i registrert bilbeltebruk fra tilstandsundersøkelsen. Samlet resultat for førere og forsetepassasjerer viser en positiv trend, fra 89,8 prosent i 2004 til 97,4 prosent i 2019. Det var imidlertid ingen endring fra 2018 til 2019. Vi må anta at jo nærmere 100 prosent vi kommer desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere økning. Målet om 98 prosent bilbeltebruk innen 2022 (jf. indikator M.3.1) bør likevel være innenfor rekkevidde.



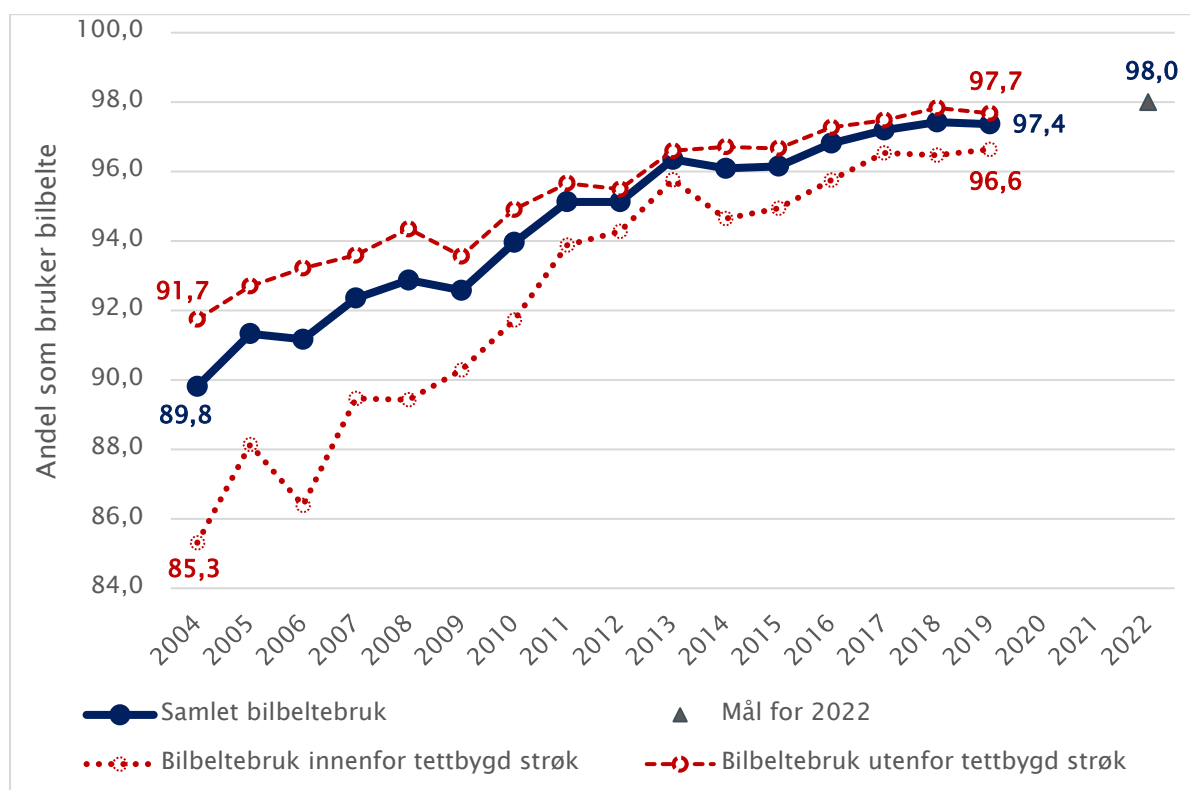
Figur 3.6 Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på førere og forsetepassasjerer

Figur 3.6 viser også resultatet splittet på førere og forsetepassasjerer (jf. indikator U.3.2). De siste årene har bilbeltebruken blant førere vært 1–2 prosentpoeng høyere enn blant forsetepassasjerer. Bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er trolig ennå lavere enn blant forsetepassasjerer, men i og med at baksetepassasjerer ikke inngår i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser, er det umulig å slå fast hvor stor forskjellen er. Det nærmeste vi kommer er å se på selvrapportering i undersøkelsene om *Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. I den sist utførte undersøkelsen¹⁷ (fra 2016) svarte 94 prosent «ja» på

¹⁷ TØI-rapport 1573/2017 *Trafikksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*

spørsmålet «*Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?*». Men det er grunn til å tro at slik selvrappotering gir et for positivt resultat. I samme undersøkelse oppgir f.eks 98 prosent at de alltid bruker bilbelte som bilfører i tettbygde strøk, mens de resterende to prosentene oppgir at de vanligvis bruker bilbelte. Dette gir en klart høyere bruksandel enn det som er registrert i tilstandsundersøkelsen.

Figur 3.7 viser forskjellen i bilbeltebruk innenfor og utenfor tettbygde strøk (jf. indikator U.3.3). Resultatene innenfor tettbygde strøk er hentet fra registreringspunkt med fartsgrense 50 km/t som har lite gjennomgangstrafikk, mens resultatene utenfor tettbygde strøk er hentet fra registreringspunkt der fartsgrensen er 80 km/t. Bilbeltebruken er systematisk lavere innenfor tettbygde strøk enn utenfor. De siste årene har forskjellen ligget på mellom 1 og 2 prosentpoeng.



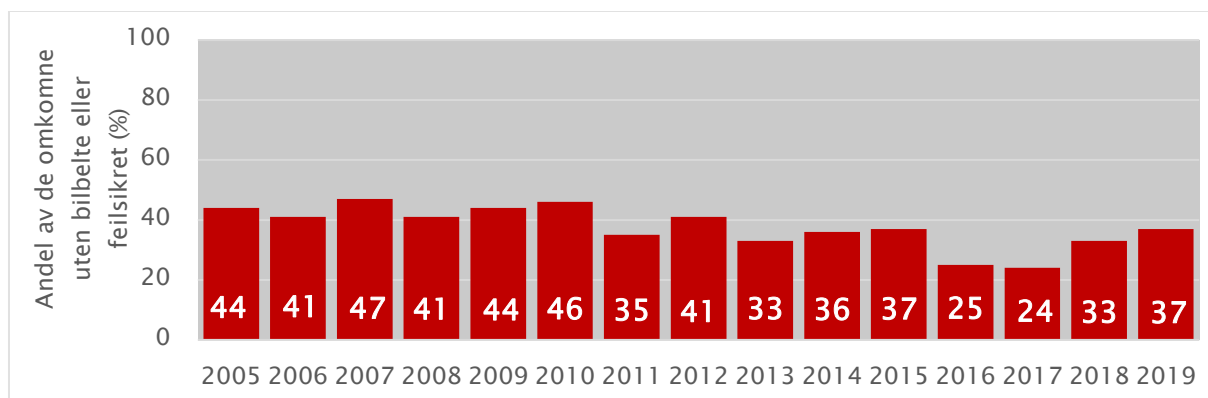
Figur 3.7 Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på innenfor og utenfor tettbygde strøk

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet ytterligere. Figur 3.8 viser at 37 prosent av de som omkom i bil i 2019 enten ikke brukte bilbelte eller var feilsikret (jf. indikator U.3.1). Av totalt 71 omkomne bilførere og bilpassasjerer var det 22 som ikke brukte bilbelte og 4 som brukte bilbelte feil.

Figuren viser at andelen som ikke brukte bilbelte eller som var feilsikret var betydelig høyere i 2018 og 2019 enn i 2016 og 2017. Men sett i et noe lenger perspektiv er tallene for de to siste årene nærmere opp til «normalsituasjonen». Sammenholdt med at samlet bilbeltebruk i

2019 lå på 97,4 prosent (jf. figurene 3.6 og 3.7) er det en uforholdsmessig stor andel av de omkomne 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, f.eks gjennom høy fart og/eller rus.



Figur 3.8 Utvikling i andel (prosent) av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte eller som var feilsikret (tall fra UAG)



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.3.2 Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målordikator:

Innen 2022 skal 95 prosent av alle førere av tunge biler bruke bilbelte (M.3.2).

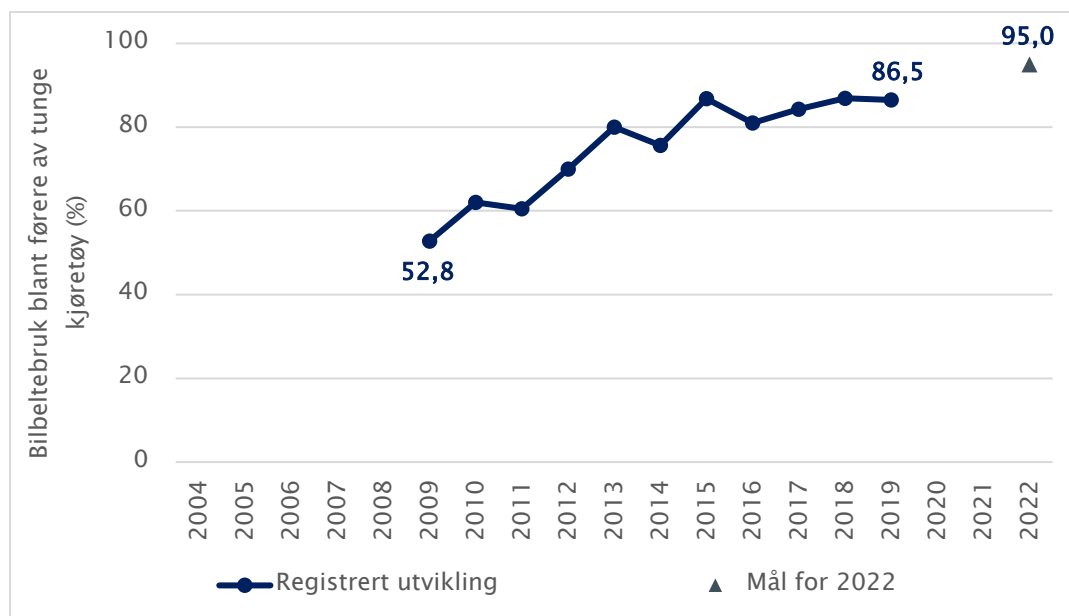
Utdypende indikator:

- Beltebruk blant passasjerer i buss (U.3.4).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Siden 2009 har Statens vegvesens årlige registrering av bilbeltebruk også omfattet beltebruk blant førere av tunge biler. Buss-sjåfører er ikke medregnet. Som for lette biler gjennomføres registreringene ved observasjon, mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Tellepunktene og registreringsperiodene er faste fra år til år. Det er tellepunkter i alle landets fylker, og resultatet på nasjonalt nivå framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til tungtrafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Figur 3.9 viser at vi hadde en svært positiv utvikling i beltebruken blant førere av tunge biler fra registreringene startet i 2009 og fram til 2015. Etter 2015 har kurven flatet ut, og 86,5 prosent beltebruk i 2019 er noe lavere enn i 2018. Målet om at 95 prosent av førerne av tunge biler skal bruke belte innen 2022 (jf. indikator M.3.2) synes ambisiøst, og vil kreve økt fokus på beltebruk de kommende årene.



Figur 3.9 Utvikling i bruk av bilbelte blant førere av tunge biler

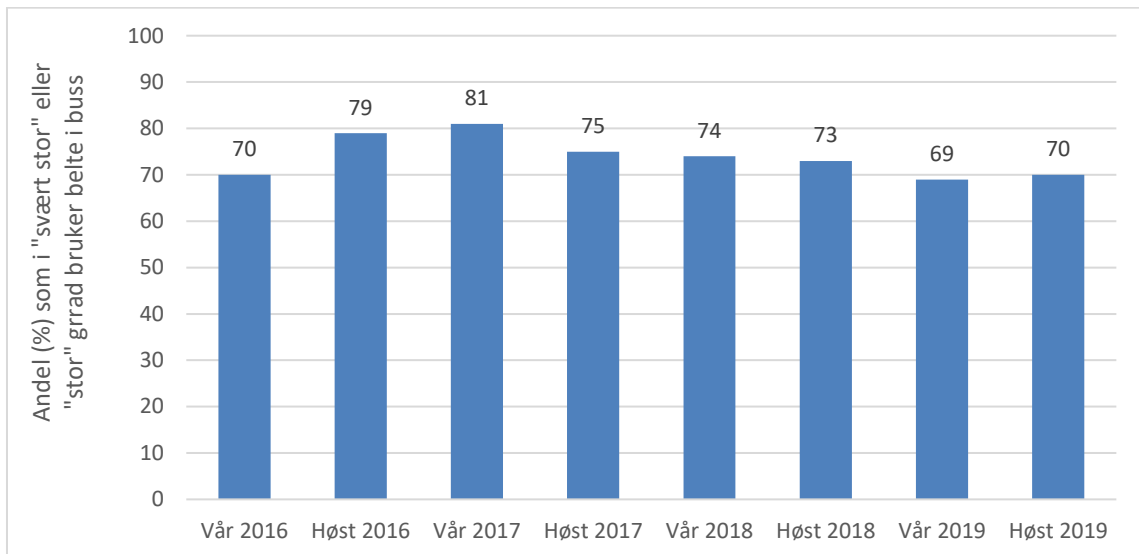
Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens bussbeltetellinger

Siden 2016 er det gjennomført undersøkelser av beltebruk blant pasasjerer i buss to ganger hvert år (vår og høst). Dette er spørreundersøkelser med om lag 1000 respondenter, og blir gjennomført i etterkant av kampanjeperiodene for buss-belte kampanjene.

Figur 3.10 viser utviklingen i andel busspassasjerer som i spørreundersøkelsene oppga at de i stor grad bruker belte i buss når dette er påmontert (jf. indikator U.3.4). Resultatene i figuren ligger sannsynligvis noe i overkant av en gjennomsnittssituasjon over året, som følge av at undersøkelsene gjøres i etterkant av gjennomført kampanjeperiode.

Figuren viser at andelen som oppgir at de i stor grad bruker belte i buss når dette er påmontert var synkende fra våren 2017 til våren 2019. Resultatet fra undersøkelsen høsten

2019 viste imidlertid en svak økning, og kan være en første indikasjon på at den negative trenden har stoppet opp.



Figur 3.10 Utvikling i bruk av belte blant passasjerer i buss

Undersøkelsen viser at bruken av belte i buss varierer med alderen. Høsten 2019 svarte 81 prosent i aldersgruppen 60+ at de i stor grad brukte belte i buss, mens andelen i aldersgruppen 16–29 år var 53 prosent.

3.3.3 Sikring av barn i bil

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Tilstandsmål/målingindikator:

Innen 2022 skal 75 prosent av alle barn i alderen 1–3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (M.3.3).

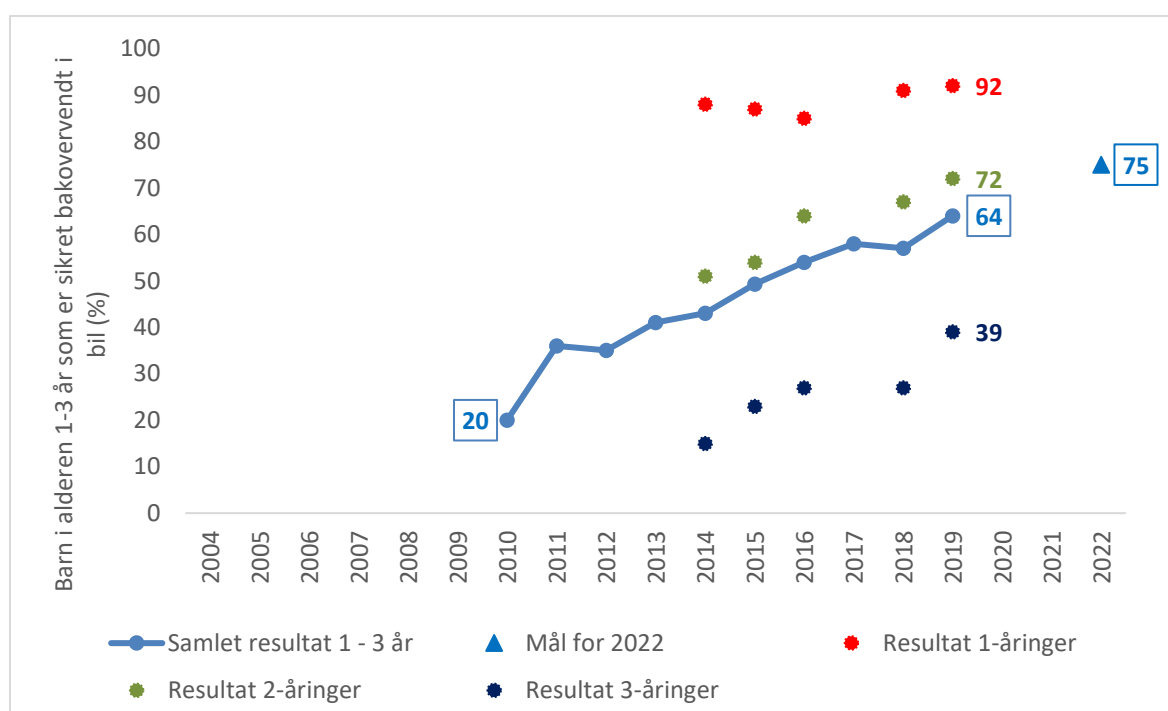
Utdypende indikator:

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

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

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, helst til de minst har fylt 4 år¹⁸. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører hvert år en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1–3 år som sikres bakovervendt. Fra og med 2015 er registreringen utført i samarbeid med Utrykningspolitiet. Registreringene foretas i hovedsak utenfor barnehager og skoler, og omfatter alle landets fylker.

Figur 3.11 viser utviklingen i bakovervendt sikring av barn i bil i aldersgruppen 1–3 år. Fra registreringen startet i 2010 har andelen bakovervendt sikring økt fra 20 prosent til 64 prosent. Dette viser at det er en økende forståelse for viktigheten av at barn i denne alderen sitter bakovervendt. En videreføring av trenden de seneste årene viser at målet om 75 prosent bakovervendt sikring innen 2022 bør være innenfor rekkevidde (jf. indikator M.3.3). Oppsplittingen av hovedresultatet på årsklasser viser at utviklingen er mest positiv blant 2-åringene og 3-åringene, mens resultatet for 1-åringene har holdt seg relativt stabilt (jf. indikator U.3.5).



Figur 3.11 Utvikling i bakovervendt sikring av barn i alderen 1–3 år

¹⁸ Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: Sikring av barn i bil (brosjyre).

3.4 Barn (0–14 år)

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Det skal være null drepte barn (0–14 år) i trafikken minst ett av årene i perioden 2018–2021 (M.4.1).

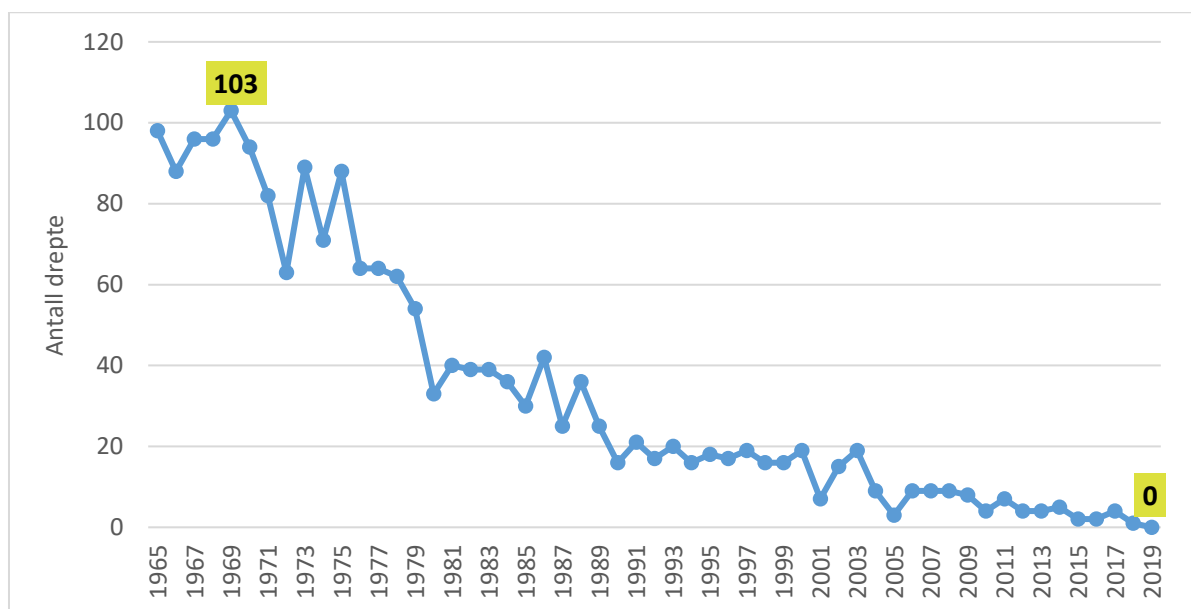
Utdypende indikatorer:

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

Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra ulykkesregisteret

Oversikt over antall omkomne barn i alderen 0–14 år hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

Over tid har vi ingen aldersgrupper som har hatt like positiv ulykkesutvikling som blant barn. I 1969 omkom hele 103 barn i vegtrafikken. Et stort flertall av disse var gående, syklende eller lekende barn. I 2019 var det for første gang ingen barn i alderen 0–14 år som omkom i trafikken. Dermed er tilstandsmålet om minst ett år i perioden 2018–2021 uten drepte barn oppnådd (jf. indikator M.4.1). Dette er en viktig milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet!



Figur 3.12 Utvikling i antall drepte barn (0–14 år)

Selv om antall drepte barn er lavt, er det fortsatt mange som blir hardt skadd, og det gjenstår mye arbeid før nullvisjonen er oppfylt for denne aldersgruppen. I 2019 ble 13 barn i

alderen 0–14 år hardt skadd i vegtrafikken. Også dette er et oppsiktsvekkende lavt antall sammenliknet med tidligere år.

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

For at en kommune skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* (se kapittel 3.13 og vedlegg 3) må alle barnehager og skoler tilfredsstille kriteriene for henholdsvis *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole*. Tabell 3.3 viser utviklingen i antall godkjente barnehager og skoler (jf. indikator U.4.1 og U.4.2). Den sterke økningen i antall *Trafikksikre barnehager* og *skoler* som vist i tabell 3.3 må sees i sammenheng med det økte antallet *Trafikksikre kommuner* (jf. tabell 3.15 i kapittel 3.13).

Tabell 3.3 Utvikling i antall Trafikksikre barnehager og Trafikksikre skoler

Indikator	Tilstand 1/10-2017	Tilstand 1/4-2019	Tilstand 1/4-2020
Antall barnehager som er godkjent som <i>Trafikksikker barnehage</i>	626	976	1074
Antall skoler som er godkjent som <i>Trafikksikker skole</i>	364	687	791



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.5 Ungdom og unge førere

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 18–19 år være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (M.5.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

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

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

Antall kjørte km blant 18- og 19-årige bilførere hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall kjørte km som bilfører oppsplittet på alder. RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år, og risiko i perioden 2013–2016 må beregnes basert på resultater fra RVUen som ble gjennomført i 2013/2014. I perioden 2018–2021 vil det bli gjennomført RVU hvert år, med et noe mindre utvalg av respondenter.

Risiko for perioden 2013–2016 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i hele fireårsperioden, og ut fra en forutsetning om at antall kjørte km fra RVU 2013/2014 også kan brukes for årene 2015 og 2016. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall kjørte km hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data om antall kjørte km fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering, der antall kjørte km blant 18- og 19-årige bilførere er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

I perioden 2013–2016 hadde bilførere i alderen 18–19 år fem til seks ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadde per kjørte km sammenliknet med bilførere i alderen 25–64 år. Dette var utgangspunktet for beslutningen om å sette mål for risikoutviklingen blant unge bilførere.

Tabell 3.4 viser at risikoen i 2018 og 2019 (0,026 drepte og hardt skadde per mill kjørte km) er en forbedring i forhold til perioden 2013–2016. Men det ligger likevel godt over målet for gjennomsnittlig risiko i planperioden 2018–2021 (jf. indikator M.5.1). Det betyr at det er nødvendig med en markant lavere risiko i årene 2020 og 2021 (0,014 drepte og hardt skadde per million kjørte km hvert av årene).

Tabell 3.4 Utvikling i risiko for bilførere i alderen 18–19 år

Indikator	Tilstand i 2013–2016	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Mål for tilstand i 2018–2021
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,029	0,026	0,026 ^A	0,020 ^B

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Tilsvarende 30 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2013–2016

Det er viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.

3.6 Eldre trafikanter

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/målingindikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (M.6.1).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per gåkm) (M.6.2).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

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

Oversikt over drepte og hardt skadde i aldersgruppen 75+ spesifisert på trafikantgruppe hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister. Alle drepte og hardt skadde i aldersgruppen medregnes, uavhengig av om de er skyld i ulykken eller ikke. Bilførere i aldersgruppen 75+ som er skyld i ulykker med drepte og hardt skadde, men som selv ikke blir drept eller hardt skadd, medregnes ikke.

Antall kjørte km og antall gåkm blant trafikanter i aldersgruppen 75+ hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). Gjennom disse undersøkelsene samles det inn et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive befolkningens reiser, herunder antall km fordelt på trafikantgruppe og alder. RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år, og risiko i perioden 2013–2016 må beregnes basert på resultater fra RVUen som ble gjennomført i 2013/2014. I perioden 2018–2021 vil det bli gjennomført RVU hvert år, med et noe mindre utvalg av respondenter.

Risiko for perioden 2013–2016 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i hele fireårsperioden, og ut fra en forutsetning om at data fra RVU 2013/2014 om antall km som blir kjørt/gått også kan brukes for årene 2015 og 2016. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall km som blir kjørt/gått hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering der antall km for aldersgruppen 75+ er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

Basert på ulykkestall for perioden 2013–2016 og antall kjørte km innhentet gjennom RVU for 2013/2014, hadde bilførere i alderen 75+ om lag tre ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadde per kjørte km sammenliknet med bilførere i alderen 25–64 år. Tilsvarende hadde fotgjengere i alderen 75+ mellom tre og fire ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per gåkm sammenliknet med yngre aldersgrupper. Dette var utgangspunktet for beslutningen om å sette mål for risikoutviklingen blant eldre bilførere og eldre fotgjengere.

Tabell 3.5 viser at risikoen for bilførere i alderen 75+ var lavere i 2019 (0,014 drepte og hardt skadde per mill. kjørte km) enn i 2018 og i tillegg lavere enn gjennomsnittet for perioden 2013–2016. Dette er et skritt i riktig retning, men vi ligger likevel dårlig an i forhold til målet om at gjennomsnittlig risiko i perioden 2018–2021 skal ligge 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (jf. indikator M.6.1). Det betyr at det er nødvendig med en markant lavere risiko i årene 2020 og 2021 (0,006 drepte og hardt skadde per million kjørte km hvert av årene).

Risikoen for fotgjengere i alderen 75+ i 2019 (0,097 drepte og hardt skadde per mill. gåkm) er noe høyere enn i 2018, men likevel lavere enn målet for gjennomsnittlig risiko i planperioden 2018–2021 (jf. indikator M.6.2). Vi ligger med andre ord godt an til å nå tilstands-målet.

Tabell 3.5 Utvikling i risiko for bilførere og fotgjengere i aldersgruppen 75+

Indikator	Tilstand i 2013–2016	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Mål for tilstand i 2018–2021
Risiko for <u>bilførere</u> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,016	0,018	0,014^A	0,011 ^B
Risiko for <u>fotgjengere</u> i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,149	0,079	0,097^A	0,104 ^B

^A Foreløpig tall basert på drepte og hardt skadde i 2019 og antall kjørte km fra RVU for 2018

^B Tilsvarende 30 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2013–2016

Det er viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.



Foto: Jorun Sætre, Statens vegvesen

3.7 Gående og syklende

3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Tilstandsmål/målingindikatorer:

I perioden 2018–2021 skal det tilrettelegges for gående og syklende på om lag 165 km i tilknytning til riksvegnettet (M.7.1) og på om lag 230 km i tilknytning til fylkesvegnettet (M.7.2).

Tilstandsutviklingen – Innrapportering fra Statens vegvesen og fylkeskommunene

I tiltaksplanen for 2018–2021 er tilrettelegging for gående og syklende definert slik:

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

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

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

Tabell 3.6 Omfanget av tilrettelegging for gående og syklende

Indikator	Etablert i 2018	Etablert i 2019	Mål for 2018–2021
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet	24,6 km	59,7 km	165 km
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet	61,7 km	55,3 km	230 km

Tabell 3.6 viser at det i 2019 ble tilrettelagt for gående og syklende på 59,7 km i tilknytning til riksvegnettet (jf. indikator M.7.1) og på 55,3 km i tilknytning til fylkesvegnettet (jf. indikator M.7.2). Antall km tilrettelegging i tilknytning til riksvegnettet er fordelt med 23,1 km innenfor byer og tettsteder og 36,6 km utenfor. Tilretteleggingen i tilknytning til fylkesvegnettet er fordelt med 37,1 km innenfor byer og tettsteder og 18,2 km utenfor.

Målene i tabell 3.6 gjelder for fireårsperioden 2018–2021. Halvveis i planperioden har vi en måloppnåelse på 51 prosent, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Vi ligger med andre ord så vidt «*foran skjema*» med hensyn til tilrettelegging for gående og syklende.

Det er viktig å presisere at det er stor usikkerhet når det gjelder målfastsettelsen for tilrettelegging i tilknytning til riksvegnettet. Målet er satt med utgangspunkt i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018–2023, og gjelder prioritering for de første fire årene i seksårsperioden. Omprioriteringer mellom første og siste del av handlingsprogramperioden er sannsynlig, og vil påvirke måloppnåelsen. Videre er omfanget av tilrettelegging innenfor de ni byområdene som er (eller vil bli) omfattet av byvekstavgifter ikke avklart. Tilrettelegging i de ni største byområdene inngår derfor ikke i tilstandsmålet for riksvegnettet.

Målfastsettelse for tilrettelegging i tilknytning til fylkesvegnettet er summen av tall fra fylkeskommunene, basert på ambisjonsnivå i fylkeskommunenes styringsdokumenter (fylkeskommunale handlingsprogram for fylkesvegnettet eller liknende).

3.7.2 Bruk av sykkelhjelme

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 2022 skal 70 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (M.7.3).

Utdypende indikator:

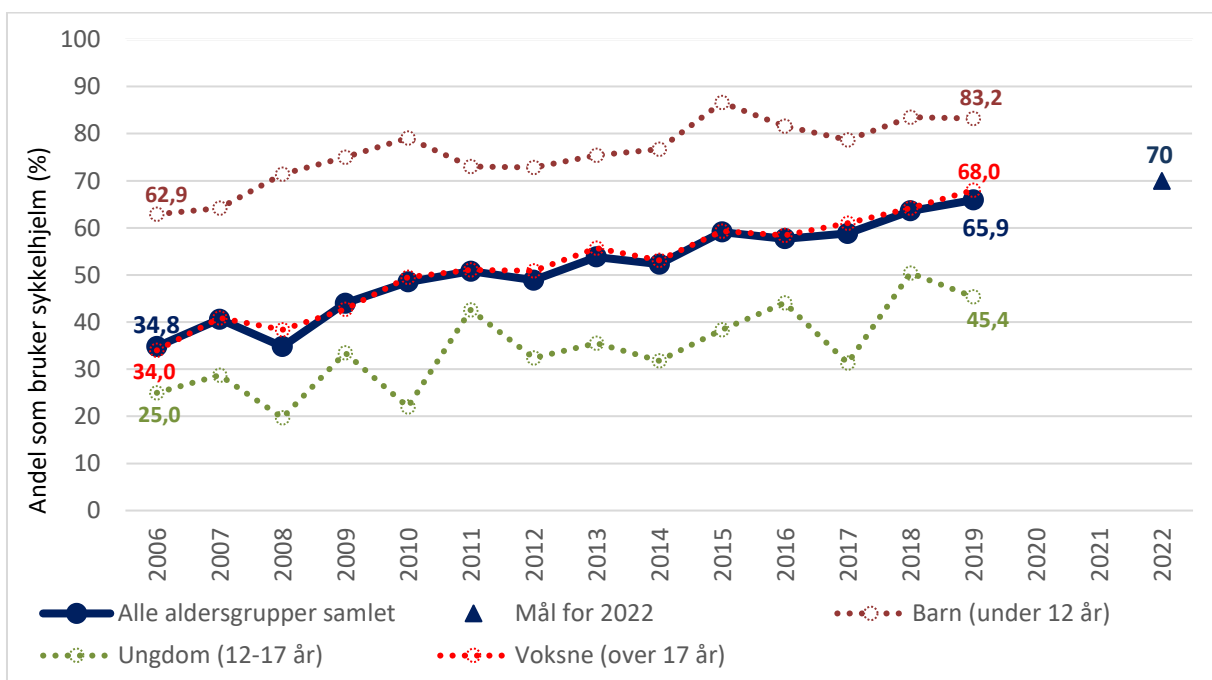
- Bruk av sykkelhjelmer fordelt på aldersgruppene under 12 år, 12–17 år og over 17 år (U.7.1).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Statens vegvesen gjennomfører i første halvdel av juni hvert år en registrering av bruk av sykkelhjelmer. Registreringene omfatter tre ulike aldersgrupper, under 12 år (700–1000 registreringer per år), 12–17 år (1000–1500 registreringer per år) og over 17 år (7500–10000 registreringer per år). Tellepunktene er faste fra år til år og er fordelt på alle landets fylker. I det enkelte tellepunktet brukes samme tidsintervall hvert år. Det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vektning, som er basert på en grov antakelse av syklet distanse i de ulike delene av landet.

Figur 3.13 viser at det samlet for alle aldersgrupper har vært en svært positiv trend når det gjelder bruk av sykkelhjelmer, fra 34,8 prosent bruk i 2006 til 65,9 prosent bruk i 2019. Vi ser ut til å være i god rute mot målet om 70 prosent hjelmbruk innen 2022 (jf. indikator M.7.3).

Figuren viser også hjelmbruk splittet på aldersgruppene under 12 år (barn), 12–17 år (ungdom) og over 17 år (voksne) (jf. indikator U.7.1). Det er blant de voksne vi over tid har hatt den beste utviklingen, og denne trenden ser ut til å fortsette. 68 prosent hjelmbruk i 2019 er en økning på hele 3,8 prosentpoeng sammenliknet med 2018. Hjelmbruken er likevel klart høyest blant barn. Det har imidlertid ikke vært noen økning i hjelmbruken blant barn de siste fire årene, og resultatet for 2019 er lavere enn for 2015. Ungdom har klart lavere hjelmbruk enn andre aldersgrupper. Registrert hjelmbruk for denne aldersgruppen varierer betydelig fra år til år, men trenden over tid er positiv.



Figur 3.13 Bruk av sykkelhjelmer – Registrert tilstand og mål

Tilstandsregistreringene viser at det blant barn under 12 år er høyere andel hjelmbruk hos jenter enn hos gutter. Tidligere gjaldt det også for ungdom (12–17 år), men de siste to årene har dette jevnet seg ut. T.o.m. 2017 var bruk av sykkelhjelmer vanligere blant voksne menn (over 17 år) enn blant kvinner. Dette har nå snudd. I 2019 var hjelmbruken 1,6 prosentpoeng høyere blant voksne kvinner enn blant voksne menn.

Region nord (Nordland og Troms og Finnmark) har gjennom flere år hatt en betydelig høyere andel syklister som bruker hjelmer enn i andre deler av landet. Dersom vi ser alle aldersgrupper under ett brukte hele 88 prosent av sykklistene i Region nord sykkelhjelmer i 2019. Lavest andel hadde Region midt (Møre og Romsdal og Trøndelag) med 57,6 prosent hjelmbruk.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.7.3 Syklisters synlighet

Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Utdypende indikatorer:

- Syklisters bruk av gul vest/refleksvest (U.7.2).
- Syklisters bruk av sykkellys når de sykler i mørket (U.7.3).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Fra og med 2017 gjennomføres en årlig registrering av andel syklister som bruker neongul sykkeljakke/refleksvest. Registreringen omfatter det samme utvalget av syklister som registreres med hensyn til bruk av sykkelhjelme (se nærmere omtale i kapittel 3.7.2).

Tabell 3.7 viser at 9,2 prosent av syklisterne brukte gul sykkeljakke/refleksvest i 2019 (jf. indikator U.7.2). Dette er en positiv utvikling i forhold til 2018, men likevel noe lavere enn første gang dette ble registrert i 2017. Registreringene i 2019 viser betydelige forskjeller mellom aldersgrupper. Bruken er størst blant de over 17 år (11,7 prosent) og lavest blant de mellom 12 og 17 år (2,3 prosent).

Tabell 3.7 Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest	10,6 %	6,6 %	9,2 %

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

Tilstandsutviklingen – Resultater fra spørreundersøkelse

Selvrapportert bruk av sykkellys inngår i spørreundersøkelsene om trafikantenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken, som gjennomføres ca. hvert fjerde år. Sist undersøkelsen ble gjennomført var i 2016, og vi har derfor ingen opplysninger om tilstanden i 2017, 2018 og 2019. Undersøkelsen i 2016 baserer seg på et nettbasert spørreskjema distribuert til et representativt utvalg av befolkningen. Det er gjort vurderinger som tilsier at resultatene er sammenliknbare med tidligere intervjuundersøkelser per telefon.

I undersøkelsen fra 2016 oppga 80 prosent av respondentene at de alltid eller som oftest bruker sykkellys når de sykler i mørket¹⁹ (jf. indikator U.7.3). Dette er en betydelig økning i forhold til tidligere undersøkelser, der tilsvarende andel har ligget på mellom 60 og 70 prosent²⁰.

¹⁹ Respondenter som sjelden eller aldri sykler i mørket er ikke inkludert i beregningen.

²⁰ TØI-rapport 1573/2017 *Trafikksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*.

3.7.4 Bruk av fotgjengerrefleks

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 2022 skal 50 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst veg i mørke (M.7.4).

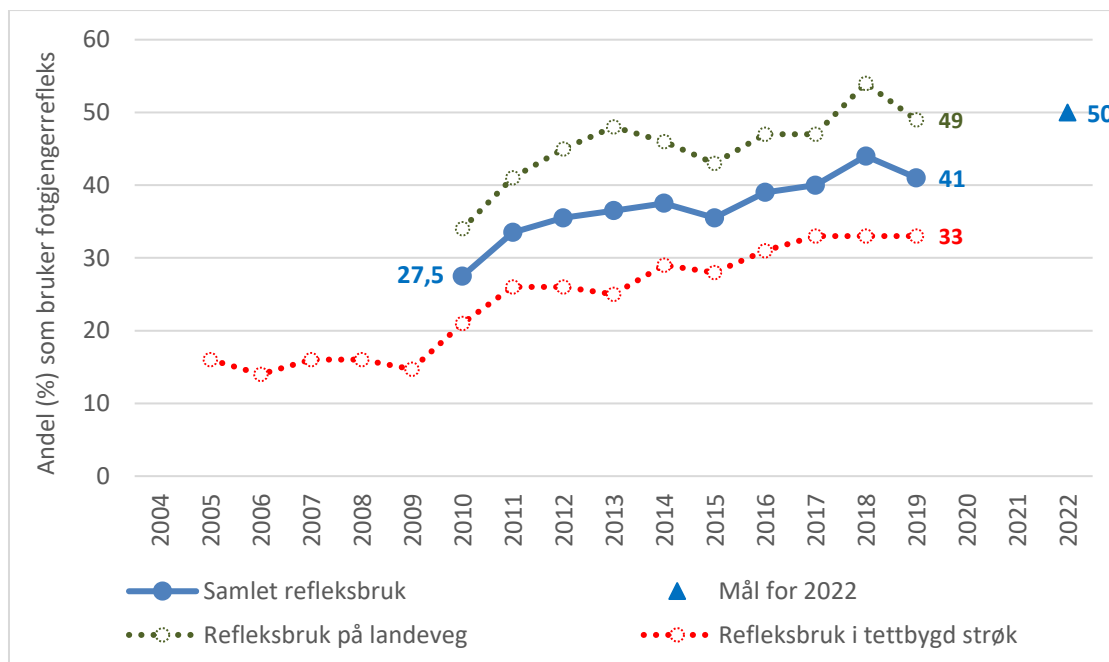
Utdypende indikator:

- Fotgjengeres bruk av refleks splittet på landeveg og tettbygd strøk (U.7.4).

Tilstandsutvilingen – Resultater fra Trygg Trafikk sine reflekstellinger

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

Figur 3.14 viser at bruken av fotgjengerrefleks ble redusert med 3 prosentpoeng, fra 44 prosent i 2018 til 41 prosent i 2019 (jf. indikator M.7.4). Trenden over tid er likevel positiv, men dersom vi skal nå målet om 50 prosent refleksbruk innen 2022, må vi tilbake til den positive trenden vi hadde fra 2015–2018, med rundt 3 prosentpoeng forbedring per år.



Figur 3.14 Bruk av fotgjengerrefleks – Registrert tilstand og mål

Oppsplittingen på områdetype (jf. indikator U.7.4) viser at refleksbruken i tettbygd strøk har vært uendret de tre siste årene. På landeveg var det en kraftig reduksjon fra 2018 til 2019. Resultatet for 2019 er likevel det nest høyeste som er registrert.

Registreringene i 2019 viser store ulikheter mellom fylkene. Oslo ligger lavest med kun 25 prosent refleksbruk og Finnmark høyest med 62 prosent refleksbruk.



Foto: Ellinor Hansen, Statens vegvesen

3.7.5 Syklister og fotgjengeres risiko

Indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Utdypende indikatorer:

- Syklisters risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. sykkelkm (U.7.5).
- Fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. gåkm (U.7.6).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra reisevaneundersøkelser og STRAKS-ulykkesregisteret

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

Oversikt over drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

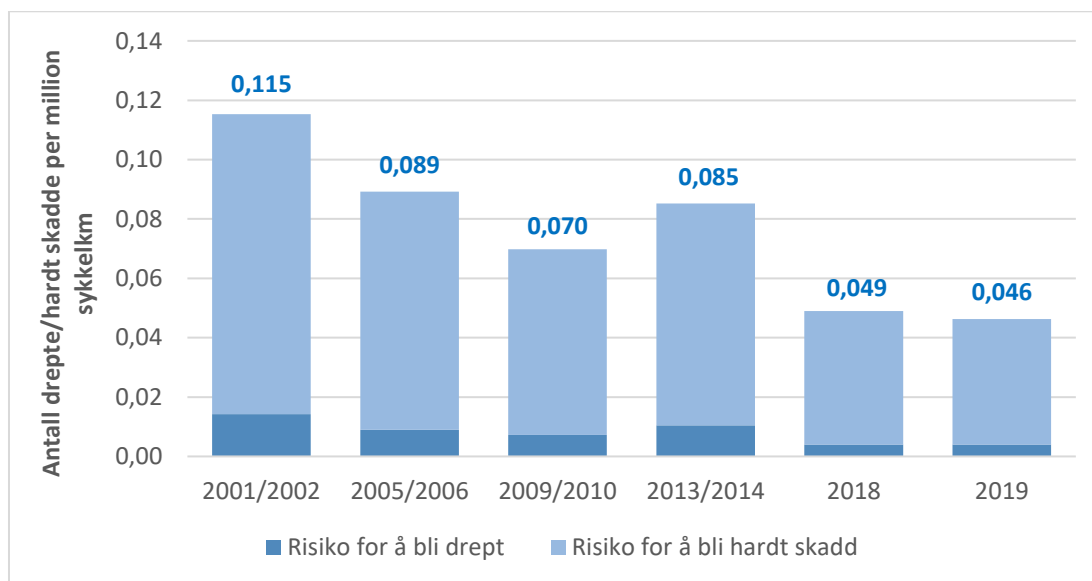
Antall sykkelkm og antall gåkm hentes fra *Reisevaneundersøkelsene* (RVU). RVU har tidligere blitt gjennomført hvert fjerde år. Imidlertid legges det opp til at det i planperioden 2018–2021 blir utført årlige RVUer, men med et noe mer begrenset utvalg av respondenter.

I figurene 3.15 og 3.16 har vi sett på utviklingen i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million km for henholdsvis syklister (indikator U.7.5) og fotgjengere (indikator U.7.6). Vi har tatt for oss reisevanedata i de fire siste RVUene fra den fireårige syklussen²¹, og knyttet to år

²¹ Det er tatt utgangspunkt i data fra TØI rapportene 1448/2015 *Risiko i veitrafikken 2013/14*, 1164/2011 *Risiko i veitrafikken 2009–2010*, 986/2008 *Risiko i trafikken 2005–2007* og 694/2003 *Risiko i trafikken 2001–2002*. Imidlertid er det gjort enkelte tilpasninger slik at figurene også inkluderer barn.

med ulykkesdata til hver RVU. Risiko for 2018 er beregnet ut fra antall drepte og hardt skadde i 2018 og antall km som blir syklet/gått hentet fra RVU for 2018. Det foreligger dessverre ennå ikke data om antall km som blir syklet/gått fra RVU for 2019. I beregningen av risiko i 2019 er det derfor gjort en foreløpig vurdering, der antall km i 2019 er satt likt som i 2018. Dette vil bli justert når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger.

Figur 3.15 viser at det over tid er en klar trend i retning av redusert risiko for syklister. Reduksjonen gjelder både risikoen for å bli drept og risikoen for å bli hardt skadd. Resultatene for 2013/2014 bryter med denne trenden, grunnet et relativt høyt antall drepte og hardt skadde disse årene.



Figur 3.15 Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million sykkelkm (søylen for 2019 er å anse som et foreløpig resultat)

I motsetning til de fleste andre trafikantgrupper, har det ikke vært noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde cyklister etter år 2000. Det var riktignok markant færre drepte og hardt skadde cyklister i 2018 og 2019 enn i perioden 2013–2017, men dette betyr ikke annet enn at vi igjen er tilbake på et antall på størrelse med gjennomsnittet for årene 2004–2012. Årsaken til at risikoen likevel er betydelig redusert er at omfanget av sykling har økt. Vi har klare indikasjoner på at den økte syklingen i all hovedsak er i de største byområdene (jf. kapittel 2.3).

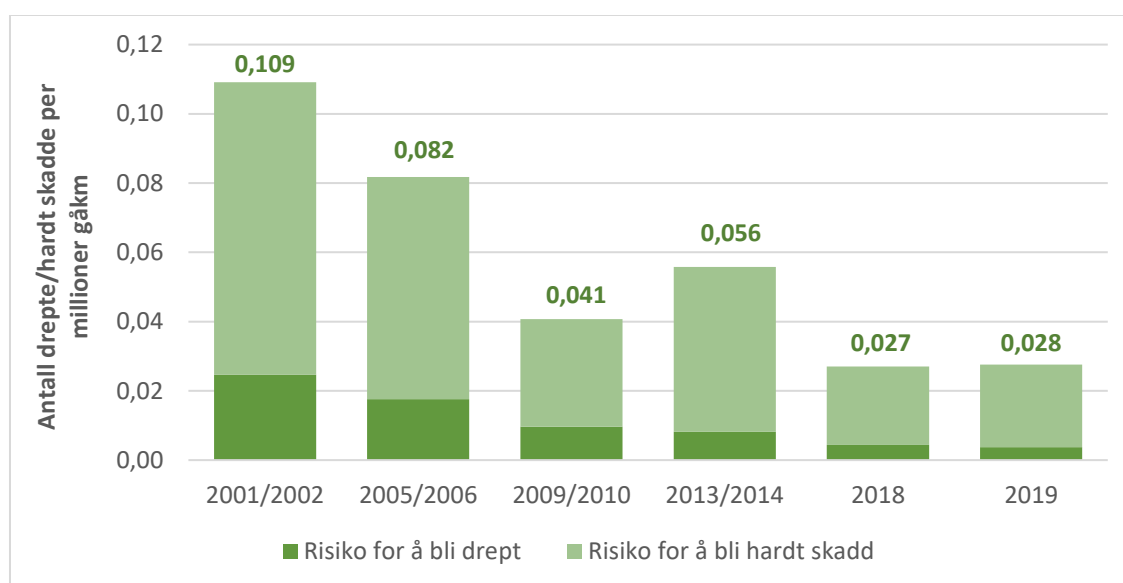
En studie ved Oslo skadelegevakt i 2014²² dokumenterer stor underrapportering av hardt skadde cyklister. Basert på studien kan vi grovt anslå at det for hver hardt skadde syklist i STRAKS-ulykkesregisteret er to hardt skadde cyklister som ikke inngår i politirapporterte ulykker (og som derfor ikke finnes i STRAKS-ulykkesregisteret). Underrapporteringen gjelder i hovedsak eneulykker med sykkelen som eneste involverte kjøretøy. For hardt skadde cyklister der syklisten har kollidert med et motorisert kjøretøy ligger rapporteringsgraden på

²² *Sykkel-skader i Oslo i 2014* Oslo skadelegevakt (Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen, 11/6–2015)

om lag 90 prosent. Videre kan vi legge til grunn at rapporteringsgraden for drepte syklistar ligger på 100 prosent.

Vi velger å anta at graden av underreportering er konstant, og at figur 3.15 derfor gir et riktig bilde av hvordan utviklingen har vært over tid. Men den reelle risikoen for å bli hardt skadd per syklet km er betydelig høyere enn det som framgår av søylene i figur 3.15.

Figur 3.16 viser at det over tid er en klar trend i retning av redusert risiko for **fotgjengere**. Regnet i prosent er reduksjonen særlig kraftig for drepte, men også betydelig for hardt skadde.



Figur 3.16 Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million gåkm (søylen for 2019 er å anse som et foreløpig resultat)

Den reduserte risikoen skyldes en kombinasjon av at antall drepte og hardt skadde fotgjengere er redusert og at omfanget av gåing har økt. Antall drepte og hardt skadde fotgjengere i 2018 og 2019 var f.eks rundt halvparten av antallet i 2001. Økningen i antall gåkm er særlig kraftig etter 2013/2014.

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

Basert på en undersøkelse ved Oslo skadelegevakt i 2016²³ anslås at det for hver hardt skadd fotgjenger i STRAKS-ulykkesregisteret er om lag 20 hardt skadde fotgjengere som

²³ TØI rapport 1609/2017 *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 – en analyse av skadedata fra Oslo legevakt* (Hanne Beate Sundfør og Torkel Bjørnskau, desember 2017)

ikke inngår i statistikken. De fleste av disse blir hardt skadde i eneulykker (dvs ulykker som ikke faller inn under definisjonen av vegtrafikkulykker).

Det er betydelig usikkerhet knyttet til oppgitt risiko i 2018 og 2019, både når det gjelder syklisters og når det gjelder fotgjengere. Dette skyldes at:

- Risikoen er beregnet med utgangspunkt i reisevanedata og ulykkesdata for ett enkeltstående år, og reisevanedata er basert på et mindre utvalg enn ved de tidligere RVUene som ble gjennomført hvert fjerde år.
- Reisevanedataene fra og med 2018 hentes inn på en noe annen form enn ved tidligere RVUer, og det er usikkerhet knyttet til håndtering av dataene for å få sammenliknbare resultater med tidligere RVUer.
- RVU-data blir i utgangspunktet samlet inn for aldersgruppen fra og med 13 år, mens indikatorene for syklisters og fotgjengeres sikkerhet omfatter alle aldersgrupper. I 2005/2006 og i 2013/2014 var det en egen barne-RVU for aldersgruppen 6–12 år. For 2018 og 2019 har vi valgt å forutsette at omfanget av sykling og gåing blant barn er som i 2013/2014.
- Slik tallene foreligger nå er det lagt til grunn at omfanget av sykling og gåing i aldersgruppen 13+ har økt med i overkant av 50 prosent fra 2013/2014 til 2018. Dette er oppsiktsvekkende mye og det er god grunn til å kvalitetssikre tallene.

Det er videre viktig å presisere at det vil bli gjort nye beregninger av risiko for 2019 når eksponeringstall fra RVU for 2019 foreligger. Endelige risikotall for 2019 vil bli tatt inn i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.

3.8 Motorsykkel og moped

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for MC- og mopedførere å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 (per kjørte km) (*M.8.1*).

Utdypende indikator:

- Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km for henholdsvis moped, lett MC og tung/mellomtung MC (*U.8.1*).

Tilstandsutviklingen – Resultater basert på data fra STRAKS-ulykkesregisteret og statistikk om transportytelser

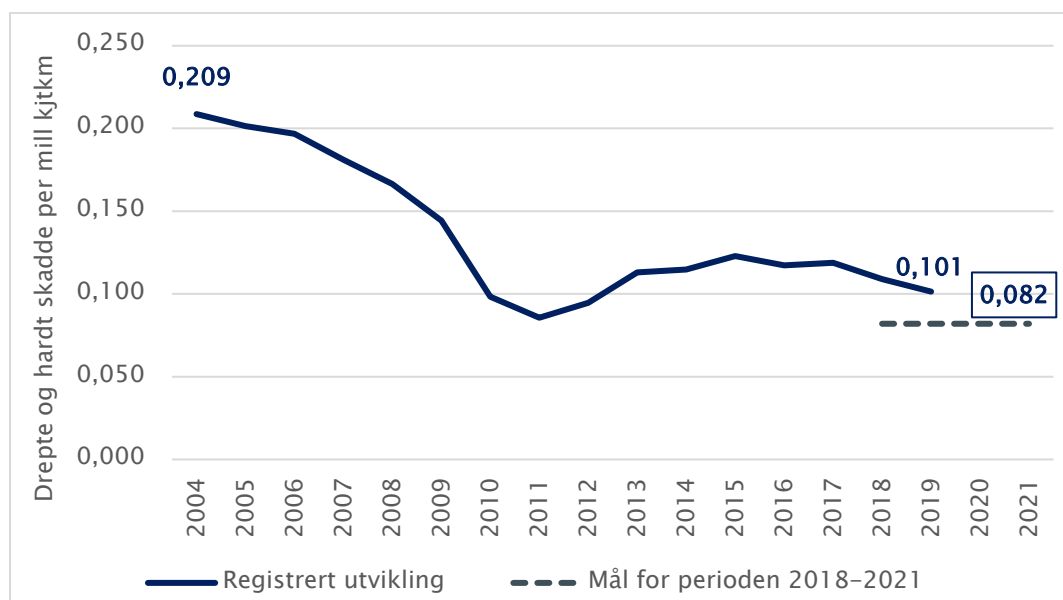
Risiko regnes som antall drepte og hardt skadde per million km.

Oversikt over drepte og hardt skadde på MC og moped hentes fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister.

Antall km som kjøres med motorsykkel og moped hentes fra dokumentene *Transportytelser i Norge*, som oppdateres årlig. Sist oppdaterte rapport gjelder til og med 2018²⁴. I påvente av tall for 2019 velger vi som en foreløpig antakelse å legge til grunn en trafikkvekst for MC/moped fra 2018 til 2019 tilsvarende veksten fra 2017 til 2018.

Figur 3.17 viser at risikoen for MC/moped ble mer enn halvert fra 2004 til 2011. Etter 2011 har det vært noen år med svakt økende risiko, men det kan se ut som om dette nå har snudd.

Målet i tiltaksplanen for 2018–2021 innebærer at vi som et gjennomsnitt for fireårsperioden må komme noe lavere enn nivået i 2011 (jf. indikator M.8.1). Selv om resultatene for 2018 og 2019 viser en positiv trend sammenliknet med 2017, er det fortsatt et godt stykke igjen før vi er nede på nivået som det er satt som mål at skal være gjennomsnittet for planperioden 2018–2021. For å nå målet for fireårsperioden må gjennomsnittet for 2020 og 2021 ligge på 0,059 drepte og hardt skadde per mill. kjtkm. Dette er svært lavt sammenliknet med tidligere år, og kan synes lite realistisk.



Figur 3.17 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km på MC og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2018–2021

²⁴ Jf. TØI rapport 1728/2019 *Transportytelser i Norge 1946–2018* (Eivind Farstad, Kjetil Haukås, Bjørg Langset). I vårt arbeid brukes tall for *innenlands trafikkarbeid* som hentes fra tabell 11 i Del A av tabellvedlegget.

Tabell 3.8 viser risikoen i figur 3.17 splittet opp på moped, lett MC og tung/mellomtung MC (jf. indikator U.8.1). Tabellen viser at det fra 2018 til 2019 var en betydelig nedgang i risiko for mopedister. Den positive utviklingen fra 2018 til 2019 vist i figur 3.17 skyldes i all hovedsak redusert risiko på moped.

Vi ser at det er store forskjeller i risiko innenfor samlebetegnelsen MC/moped. Basert på resultatene fra 2019 var det f.eks 10 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på lett MC sammenliknet med moped. Imidlertid utgjør kjøring med lett MC kun om lag 6 prosent av det samlede trafikkarbeidet med MC/moped. Tilsvarende utgjør kjøring med tung/mellomtung MC 59 prosent og kjøring med moped 35 prosent av trafikkarbeidet.

Tabell 3.8 Risiko fordelt på moped, lett MC og tung/mellomtung MC

Indikator		Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjøretøykm	Moped	0,060	0,054	0,032
	Lett MC	0,372	0,321	0,327
	Tung/mellomtung MC	0,135	0,124	0,122



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.9 Transport med tunge kjøretøy

3.9.1 Teknisk standard

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 2022 skal 30 prosent av alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som er inne til periodisk kjøretøykontroll hverken ha 2er eller 3er feil (M.9.1).

Utdypende indikator:

- Andel tunge kjøretøy som godkjennes ved periodisk kjøretøykontroll uten at det blir gitt 2er eller 3er feil fordelt på henholdsvis lastebiler, busser og «tunge» tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.) (U.9.1).
- Andel tunge kjøretøy som kan kjøre videre etter teknisk utekontroll uten at det gis bruksforbud (U.9.2).
- Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses (U.9.3).

Disse indikatorene bruker data fra to ulike kilder; periodisk kjøretøykontroll (PKK) (indikatorene M.9.1 og U.9.1) og teknisk utekontroll (indikatorene U.9.2 og U.9.3). I og med at alle tunge kjøretøy skal gjennom PKK med ett års intervaller, vil resultater herfra gi en god indikasjon på hvordan den tekniske standarden på kjøretøyparken endrer seg. Resultater fra teknisk utekontroll har et annet utgangspunkt, i og med at utvalget er begrenset til de som blir tatt ut til teknisk utekontroll. Det er et mål at disse kontrollene skal være målrettede, og en lav andel kjøretøy som kan kjøre videre uten bruksforbud kan bety at vi har lyktes med å målrette kontrollene. Dette er derfor ikke nødvendigvis en indikasjon på at standarden på kjøretøyparken generelt er dårlig.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra periodisk kjøretøykontroll (PKK)

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

Resultatene fra (PKK) i 2019 viser at kun 24,3 prosent av tunge kjøretøyer (over 7,5 tonn) ble godkjent uten hverken 2er eller 3er feil. Dette er likevel ett prosentpoeng høyere enn resultatene for 2017 og 2018, men et godt stykke unna målet om 30 prosent godkjenning innen 2022 (jf. indikator M.9.1). Lavest godkjenningsandel var det for:

- Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr (47,4 prosent)
- Bremseanlegg (57,0 prosent)
- Understell og understellsutstyr (64,2 prosent)
- Aksler, hjul, dekk og hjuloppheng (68,6 prosent)

Tabell 3.9 Andel tunge kjøretøy som blir godkjent i PKK uten hverken 2er feil eller 3er feil

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019	Mål for 2022
Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil ^A	23,2 %	23,3 %	24,3 %	30 %

^A Resultat fra PKK-statistikken

Det er også gjort en inndeling i hovedgrupper av kjøretøy (jf. indikator U.9.1), som viser en godkjenningssandel i 2019 på:

- 23,0 prosent for lastebiler
- 24,5 prosent for busser
- 26,1 prosent for «tunge» tilhengere (semi-trailere, slepevogn m.m.)

Resultatet for «tunge» tilhengere ligger to prosentpoeng over resultatet for 2017 og 2018. For de øvrige gruppene er det små endringer.

Funn som gir bruksforbud (3er feil) forekommer relativt sjeldent ved PKK. I 2019 ble 3 prosent av kontrollerte kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg ilagt bruksforbud (2,2 prosent for lastebil, 1,7 prosent for busser og 4,9 prosent for «tunge» tilhengere). Til sammenlikning ble 28,4 prosent gitt bruksforbud ved teknisk utekontroll (se omtale nedenfor).

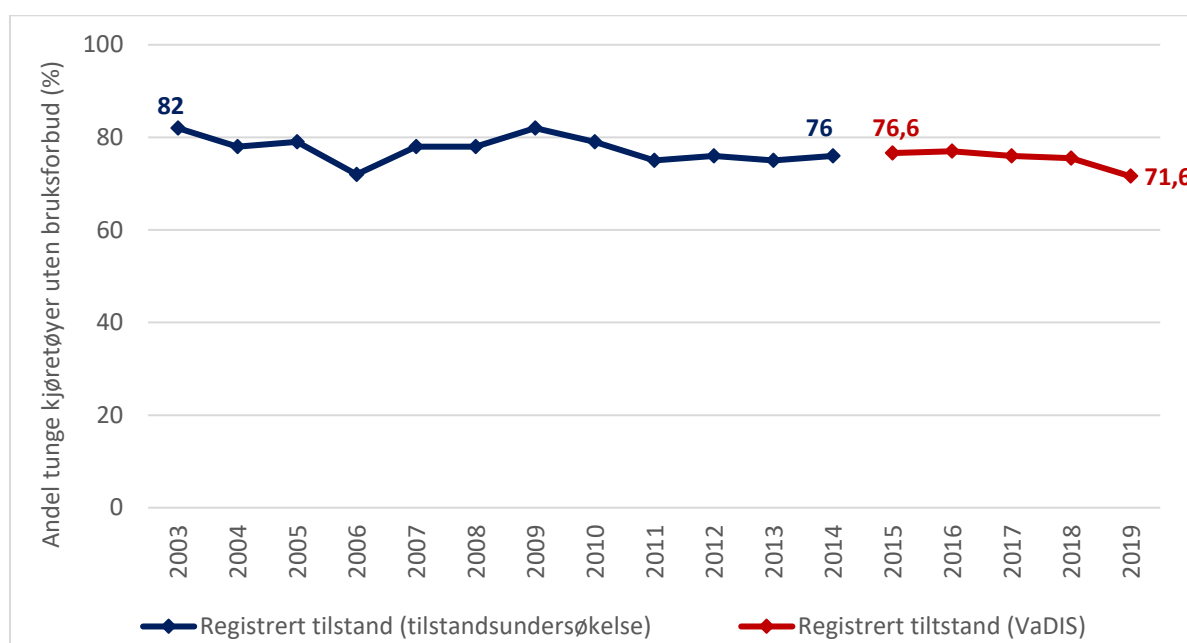
Tilstandsutviklingen – Resultater fra teknisk utekontroll

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

Data om tilstanden til og med 2014 er hentet fra Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøy. Denne tilstandsundersøkelsen blir ikke lenger gjennomført, og data fra og med 2015 er derfor i stedet hentet fra Statens vegvesen sitt kontrollsystem, VaDIS2. Mens resultatene fra tilstandsundersøkelsen var basert på et antall kontrollerte kjøretøy som ble valgt ut etter bestemte kriterier for å få et tilfeldig utvalg, er resultatene som hentes ut av VaDIS2 basert på det samlede antall utførte tungbilkontroller ved teknisk utekontroll. I begge tilfeller framkommer resultatet på nasjonalt nivå gjennom en vekting, der det tas

hensyn til andelen av tungtrafikkarbeidet som foregår i den enkelte region²⁵. Det er imidlertid klart at resultater hentet fra VaDIS2 ikke uten videre er sammenliknbare med tidligere års resultater fra tilstandsundersøkelsen. Desto mer målrettet kontrollvirksomheten er jo mindre representative blir resultater hentet fra VaDIS2.

Figur 3.18 viser at 71,6 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 var uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud (jf. indikator U.9.2). Etter flere år med stabile resultater på mellom 75 og 77 prosent innebærer resultatet for 2019 en betydelig reduksjon. Vi velger å tolke dette som en indikasjon på at vi har lyktes med å gjøre kontrollene mer målrettede.



Figur 3.18 Andel kontrollerte tunge kjøretøy som ikke gis bruksforbud (resultater fra teknisk utekontroll)

Registreringene viser at det er betydelige forskjeller mellom Statens vegvesen sine regioner. Resultatene for 2019 varierer fra 65 prosent uten bruksforbud i Region sør til 85 prosent i Region nord.

71,6 prosent uten bruksforbud betyr at hele 28,4 prosent har feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud. Bruksforbud kan skyldes ulike forhold. Resultater fra 2019 viser at²⁶:

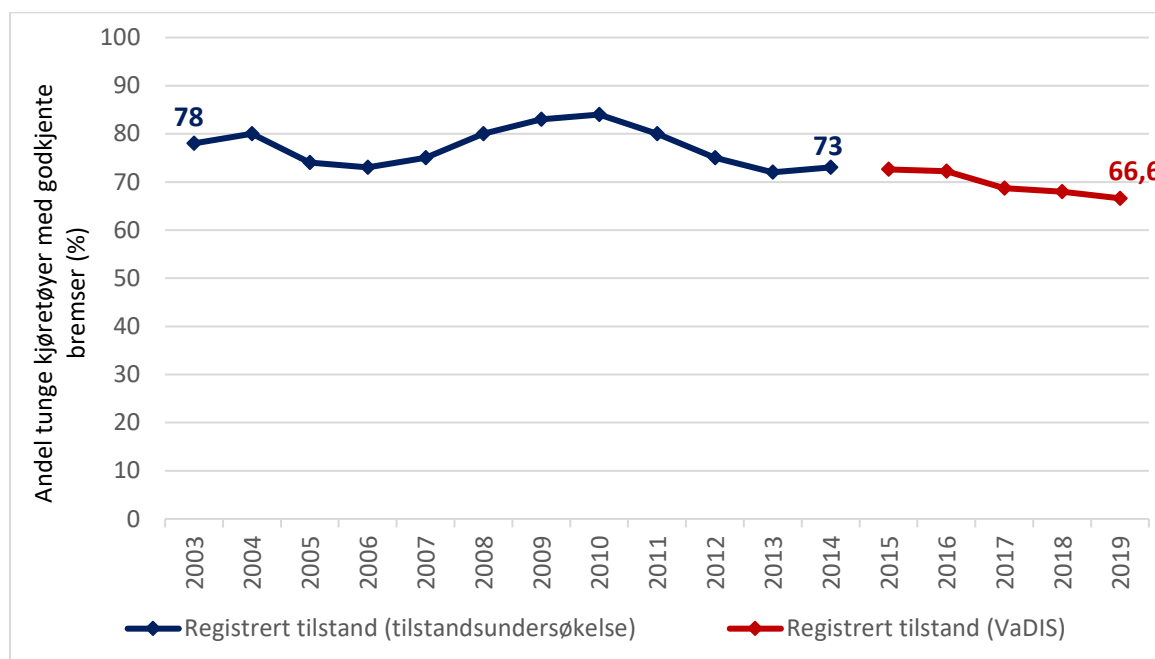
- 6,0 prosent av kjøretøyene der kontroll av bremses ble utført som rulleprøver ble ilagt bruksforbud.
- 12,8 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for vekt ble ilagt bruksforbud.
- 17,7 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for lastsikring ble ilagt bruksforbud.

²⁵ Region øst: 39 %, Region sør: 21 %, Region vest: 15 %, Region midt: 15 % og Region nord: 10 %

²⁶ Tallene i kulepunktene er beregnet uten vektning mellom regionene

- 7,6 prosent av de som ble kontrollert for sikt/utsyn ble ilagt bruksforbud.

Figur 3.19 viser at 66,6 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 hadde godkjente bremses (jf. indikator U.9.3), dvs at hele 33,4 prosent hadde feil og mangler (og 6,0 prosent hadde så alvorlige feil at det ble ilagt bruksforbud – se kulepunktene over). Trenden er at andelen med godkjente bremses er synkende. Dette kan skyldes at utvelgelsen til kontroll er mer målrettet. Den reduserte andelen med godkjente bremses fra 2018 til 2019 kan også skyldes at det sommeren 2019 ble gitt strengere krav til hvordan bremseprøver skal gjennomføres.



Figur 3.19 Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses (resultater fra teknisk utekontroll)

3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*

Utdypende indikator:

Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene (U.9.4).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra kjøre- og hviletidskontroller

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene omfatter blant annet regelverk med hensyn til døgnhvil, lengste daglig kjøretid, pauser, ukehvil og bruk av fartsskriver. Det er et krav om at minst 3 prosent av arbeidsdagene til førere av kjøretøy som er omfattet av kjøre- og hviletidsreglene skal kontrolleres. Minst 50 prosent av kontrollene skal være langs veg og minst 30 prosent skal være i foretak. Kontrollene på veg deles mellom Statens vegvesen og politiet, mens det kun er Statens vegvesen som utfører kontroll i foretak. Den enkelte fører kontrolleres for 28

døgn tilbake i tid og for kontrolldagen, eller fra forrige kontroll dersom dette er kortere enn 28 døgn siden.

Resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller hentes fra VaDIS2. Vi velger til vårt bruk kun å ta med resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på veg. Resultater av politiets kjøre- og hviletidskontroller og fra Statens vegvesens kontroller i foretak inkluderes ikke. Vi bruker samme vektning mellom regionene som brukes for indikatorene knyttet til resultatene av teknisk utekontroll (jf. kapittel 3.9.1).

Resultatene for 2019 viser at det hos 60 prosent av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene (jf. indikator U.9.4). Dette er markant lavere enn resultatene for 2017 og 2018.

Tabell 3.10 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Indikator	Reg. tilstand i 2017	Reg. tilstand i 2018	Reg. tilstand i 2019
Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene ^A	63,6 %	63,8 %	60,0 %

^A Gjelder Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på veg. Resultatene er hentet fra VaDIS2 og er vektet på region

Det er betydelig forskjell mellom førere av norskregistrerte kjøretøy og førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2019 overholdt kun 52,5 prosent av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 65,9 prosent. Forskjellen har holdt seg relativt stabilt de senere årene og viser at forestillingen om en mer risikopreget atferd blant utenlandske tungbilførere ikke stemmer når det gjelder kjøre- og hviletid.

Resultatene for 2019 viser at andelen som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene er om lag den samme for godstransport som for persontransport.



Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

3.10.1 Møtefrie veger og forsterket midtoppmerking

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 1/1–2022 skal 54,1 prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veger (M.10.1).

Utdypende indikatorer:

- Antall km med forsterket midtoppmerking på riksvegnettet (U.10.1).
- Antall km med forsterket midtoppmerking på fylkesvegnettet (U.10.2).

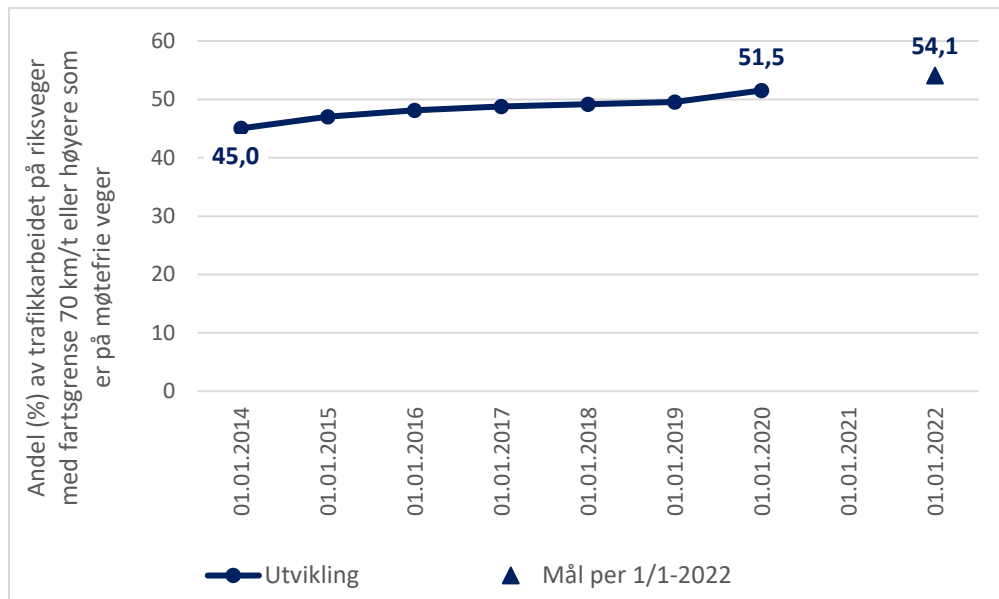
Tilstandsutviklingen – Data om møtefri veg fra årsrapporteringen og beregninger med SKost

Møtefrie veger omfatter firefelts motorveger og to-/trefelts veger med midtrekkverk. Opplysninger om nye møtefrie riksveger som åpnes for trafikk, hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen og fra Nye Veier AS. Trafikkarbeidet på vegstrekningene beregnes med PC-verktøyet Skost.

Bygging av møtefrie veger er høyt prioritert. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* er det lagt til grunn at det totalt i fireårsperioden skal åpnes 192 km firefelts riksveg og 40 km to-/trefelts riksveg med midtrekkverk. Dette omfatter både prosjekter finansiert over Statens vegvesen sine budsjetter og prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS (jf. tiltak 101 og 102 i tiltaksplanen). I 2019 ble det åpnet 84 km firefelts riksveg. Av dette var 50,6 km prosjekter innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS og de resterende 33,4 km prosjekter finansiert over Statens vegvesens budsjetter. Det ble ikke åpnet nye strekninger med midtrekkverk på to-/trefelts veg i 2019.

Sammenlagt for 2018 og 2019 er 91,7 km firefelts riksveg og 8,1 km to-/trefelts riksveg med midtrekkverk åpnet for trafikk. Sammenliknet med det som er lagt til grunn i tiltaksplanen for 2018–2021 ligger vi halvveis i planperioden på 48 prosent oppnåelse for firefelts veger og 20 prosent oppnåelse for to-/trefelts veger med midtrekkverk.

Det er totalt om lag 9000 km riksveg med fartsgrense ≥ 70 km/t, og om lag 45 prosent av trafikkarbeidet på disse vegene foregår på veger som var møtefrie per 1/1–2014. Per 1/1–2020 var andelen økt til 51,5 prosent, og dersom den videre progresjonen blir som lagt til grunn i Statens vegvesen sitt handlingsprogram og i henhold til Nye Veier AS sine planer, vil andelen øke til 54,1 prosent innen 1/1–2022 (jf. indikator M.10.1 og figur 3.20).



Figur 3.20 Utvikling i andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er på møtefrie veger

Statens vegvesens vegnormaler (håndbok N100) angir behov for firefelts veg på veger utenfor tettbygd strøk med gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) høyere enn 12 000, og behov for midtrekkverk på to-/trefelts veger med ÅDT mellom 6 000 og 12 000. Beregninger viser at dersom dette hadde vært oppfylt hadde om lag 71 prosent av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense ≥ 70 km/t foregått på møtefrie veger.

Tilstandsutviklingen – Data om forsterket midtoppmerking fra årsrapporteringen

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

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

I 2019 ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 165 km riksveg (jf. indikator U.10.1).

Regjeringen satte i statsbudsjettet for 2015 som mål at det innen utgangen av 2019 skal være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense ≥ 70 km/t, der gitte kriterier er oppfylt. Dette gjelder særlig krav om at asfaltert vegbredde skal være minimum 7,5 meter og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivarettatt. En gjennomgang viser at det ved utgangen av 2019 mangler forsterket midtoppmerking på mellom 200 og 300 km riksveg der kriteriene er oppfylt. Avviket skyldes først og fremst at forsterket midtoppmerking etableres i forbindelse med reasfaltering, hvilket betyr at tidspunktet for etablering styres av dekkeleggingsprogrammet. Det

resterende antall km som tilfredsstiller kriteriene vil få forsterket midtoppmerking neste gang det legges asfalt på strekningen.

En gjennomgang viser at mellom 850 og 900 km av fylkesvegnettet har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert bredde $\geq 7,5$ meter. Dette er veger der det vil være aktuelt å vurdere etablering av forsterket midtoppmerking. I 2019 ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 30 km fylkesveg (jf. indikator U.10.2).

Tabell 3.11 Etablering av forsterket midtoppmerking

Indikator		Tilstand per 1/1-2018	Tilstand per 1/1-2019	Tilstand per 1/1-2020
Antall km veg med forsterket midtoppmerking	Riksveg	Ca. 1 750 km ^A	Ca. 1 915 km ^A	Ca. 2 080 km ^A
	Fylkesveg	Ca. 200 km ^B	Ca. 280 km ^C	Ca. 310 km ^C

^A I følge tall i budsjettprp. for 2017 var det 1 550 km forsterket midtoppmerking på riksvegnettet per 1/1-2017. I årsrapportene for Statens vegvesen er det oppgitt at det ble etablert om lag 200 km forsterket midtoppmerking i 2017, om lag 165 km i 2018 og om lag 165 km i 2019.

^B Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

^C Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 80 km fylkesveg i 2018 og om lag 30 km i 2019.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måлиндikator:

I perioden 2018–2023 vil det bli gjennomført tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (M.10.2).

Utdypende indikator:

- Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker (U.10.3).

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på riksvegnettet

I NTP 2014–2023 er det slått fast at Regjeringen vil videreføre målet om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekkverk. Dette er å anse som en ønsket minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

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

En grov kartlegging utført av Statens vegvesen sine regioner i 2014 viste behov for å gjennomgå og utføre tiltak på i størrelsesorden 5700 km av riksvegnettet. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2014–2017 var det satt av begrenset med ressurser til målrettede tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker, og det kan derfor antas at behovet for tiltak per 1/1–2018 fortsatt lå nært opp mot 5700 km. Dette betyr at ambisjonen i NTP 2018–2029 vil kreve en solid opptrapping av innsatsen i perioden 2018–2023.

Imidlertid ble det i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018–2023 kun funnet rom for å gjennomføre nødvendige tiltak for å oppnå minstestandarden mht. utforkjøringsulykker på om lag 1500 km av riksvegnettet. Det betyr at vi allerede nå kan slå fast at det er lite sannsynlig at vi vil nå ambisjonen i NTP 2018–2029 om at minstestandarden skal være oppfylt for alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1–2024.

I 2019 ble det gjennomført tiltak for å oppnå minstestandarden på 139 km av riksvegnettet (jf. indikator M.10.2). Disse omfatter både nye veganlegg og veger der utbedring har skjedd etter trafikksikkerhetsinspeksjon. I 2019 ble det også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 28 km.

Tabell 3.12 viser at vi etter to av seks år har utført utbedringer som gir minstestandard på 213 km riksveg, hvilket er 14,2 prosent av de 1500 km som etter handlingsprogrammet skal utbedres i seksårsperioden. Det innebærer at det er behov for en markant opptrapping av innsatsen de kommende årene.

Tabell 3.12 Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på riksvegnettet

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019	Mål
Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	74 km	139 km	1500 km (utbedres i perioden 2018–23)

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på fylkesvegnettet

Ambisjonsnivået i NTP gjelder kun riksvegnettet. Imidlertid er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Det er derfor viktig at fylkeskommunene igangsetter et systematisk arbeid for å oppnå minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet, på tilsvarende måte som Statens vegvesen gjør for riksvegnettet. I 2019 ble det gjennomført tiltak for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på 130 km fylkesveg (jf. indikator U.10.3).

Tabell 3.13 Utbedring til minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019
Antall km fylkesveg som er utbedret for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	114 km	130 km

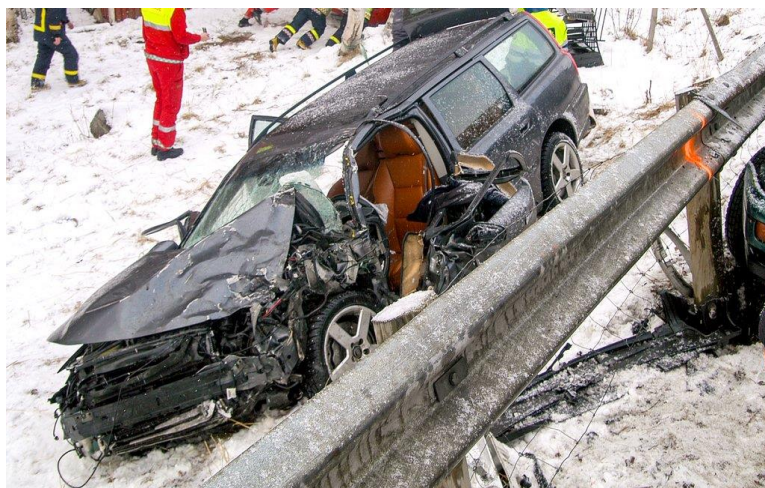


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.11 Samvirkende ITS/automatiserte transporter

I tiltaksplanen for 2018–2021 er det lagt til grunn at innsatsen innenfor samvirkende ITS/automatiserte transporter skal måles opp mot følgende tilstandsmål:

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

Dette er en målsetting på en annen form enn målene innenfor de øvrige innsatsområdene i tiltaksplanen. Oppfølgingen må skje gjennom en vurdering av gjennomførte tiltak. Det vises derfor til rapportering av status for tiltakene 113 – 115 i rapporten *«Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021 halvveis i planperioden»*.

3.12 Kjøretøyteknologi

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg

Tilstandsmål/måлиндikator:

Andel av trafikkarbeidet som utføres av biler som har:

- Automatisk nødbrems (AEB) (M.12.1).
- Feltskiftevarsler (M.12.2).
- Automatisk nødbrems som forhindrer kollisjon med fotgjengere og syklist (fotgjenger-AEB) (M.12.3).

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021* ble det satt mål for andel av trafikkarbeidet som skulle utføres av kjøretøy med disse tre innretningene i 2022. Imidlertid har en ny gjennomgang av dagens situasjon og av trendframskrevet utvikling gitt resultater som avviker betydelig fra det som ble lagt til grunn i arbeidet med tiltaksplanen. Målene som ble satt for 2022 i tiltaksplanen er derfor ikke lenger relevante. I tillegg er den estimerte utgangssituasjonen i 2017 justert. Vi velger å følge utbredelsen av de tre innretningene med utgangspunkt i den kunnskapen vi nå har og forholder oss ikke til målene i tiltaksplanen.

Tilstandsutviklingen

Andelen av alt trafikkarbeid med henholdsvis AEB, LDW og fotgjenger-AEB er estimert av TØI²⁷, ut fra antakelser om andelen nye biler med disse teknologiene, samt antakelser om hvor mye biler kjører avhengig av bilens alder. Antakelser om andelen nye biler med de aktuelle teknologiene er basert på en manuell gjennomgang av de 50 mest solgte

²⁷ TØI-arbeidsdokument 51476 Estimerte andeler av alt trafikkarbeid med tre kjøretøytiltak (Alena Høye), datert 29/5–2019

personbilmodellene i 2013/2014, og ut fra dette er det gjort en trendframskriving av antatt utbredelse i nye biler i 2019.

Det er viktig å presisere at det er betydelig usikkerhet knyttet til resultatene fra gjennomgangen. Dette skyldes blant annet at:

- De 50 mest solgte bilmodellene kun utgjør om lag 77 prosent av alle solgte biler.
- Den manuelle gjennomgangen av de 50 mest solgte bilmodellene er fra 2013/2014 og dette begynner å bli noen år siden. Det er stor usikkerhet knyttet til trendframskrivingen av antatt utbredelse i nye biler fram til 2019.
- Det er ulike varianter av teknologiene, og det er ikke entydig hvilke varianter som skal regnes med.
- For mange av bilmodellene tilbys de aktuelle teknologiene som ekstrautstyr. I slike tilfeller er det gjort grove anslag for hvor stor andel som selges med teknologien.
- For enkelte av bilmodellene har det ikke vært mulig å finne ut av om teknologien er tilgjengelig som ekstrautstyr eller som standardutstyr.
- Disse teknologiene kan ofte skrus av. Selv om en bil selges med den aktuelle teknologien er ikke det ensbetydende med at teknologien er aktiv.

AEB (Automatic Emergency Brake) er førerstøttesystemer som kan regulere bilens fart ut fra avstanden til forankjørende, samt varsle føreren og bremse ned bilen når den er på kollisjonskurs med et forankjørende kjøretøy. Systemet benytter informasjon fra utenfor kjøretøyet, og er uavhengig av om føreren bremser eller ikke. I praksis finnes det mange ulike systemer med ulik funksjon. I vår sammenheng har vi valgt ikke å inkludere kjøretøy med køkjøringsassistent, dvs teknologi som kun fungerer ved fart under 30 km/t.

TØI har anslått at 85 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med AEB, og at 26,3 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde AEB (jf. indikator M.12.1). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 45 prosent av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med AEB.

Med **LDW** (Lane Departure Warning) menes førerstøttesystemer som varsler føreren når kjøretøyet er i ferd med å krysse kant- eller midtlinjen i en situasjon der føreren ikke selv har til hensikt å skifte kjørefelt eller å svinge av. Noen systemer kan (i mer eller mindre grad) overta styringen på bilen, men i vår sammenheng stilles kun krav om at føreren blir varslet.

TØI har anslått at 81,1 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med LDW, og at 30,1 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde LDW (jf. indikator M.12.2). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 48 prosent av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med LDW.

Fotgjenger-AEB fungerer omtrent på samme måte som AEB. Systemet kan varsle førere og sette i gang en nedbremsing av bilen ved nært forestående kollisjon med en fotgjenger (eller syklist). Formålet er i hovedsak å redusere skadegraden ved slike påkjørsler. En del systemer kan også varsle/bremse når det er en syklist i bilens blindsoner.

TØI har anslått at 76,3 prosent av nye personbiler i 2019 var utstyrt med fotgjenger-AEB, og at 24,2 prosent av trafikkarbeidet i 2019 ble utført med biler som hadde fotgjenger-AEB (jf. indikator M.12.3). En trendframskriving viser at vi kan anta at rundt 43 prosent av trafikk-arbeidet i 2022 vil bli utført av biler med fotgjenger-AEB.

Tabell 3.14 Utbredelse av kjøretøy med AEB, LDW og fotgjenger-AEB

Indikator	Tilstand i 2017	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	15,0 %	20,3 %	26,3 %
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler (LDW)	19,8 %	24,7 %	30,1 %
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB)	14,2 %	18,9 %	24,2 %

3.13 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

Indikatorer og tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*

Tilstandsmål/måлиндikator:

Innen 1/1-2022 skal 125 kommuner være godkjent som *Trafikksikker kommune* (M.13.1).

Utdypende indikator:

- Antall kommuner som har gyldig trafikksikkerhetsplan (U.13.1).
- Antall kommuner som er regodkjent som *Trafikksikker kommune* (U.13.2).

Tilstandsutviklingen – Statistikk hentet fra Trygg Trafikk

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning utarbeidet av Trygg Trafikk. Målet er at det skal drives et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk. Kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* er kort oppsummert i faktaboks 9.3 på side 113 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.

Trafikksikker kommune har medført et stort engasjement i mange kommuner. Sortland og Nissedal ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per 1/4-2020 er antallet godkjente kommuner økt til 107 (jf. indikator M.13.1). I tillegg er det én bydel som tilfredsstiller kriteriene. Vedlegg 3 gir en oppdatert liste over *Trafikksikre kommuner/bydeler* per 1/4-2020. Vedlegget viser at engasjementet er ulik i ulike deler av landet. I

Vestfold og Telemark er 17 av 23 kommuner godkjent, mens Møre og Romsdal foreløpig ikke har noen *Trafikksikre kommuner*.

Tabell 3.15 Utvikling i antall Trafikksikre kommuner/bydeler

Planperioden 2014–2017				Planperioden 2018–2021				
August 2015	13/5–2016	22/5–2017	1/1–2018	1/6–2018	1/4–2019	1/4–2020	2021	Mål 1/1–2022
2	22	42	62	72	100	108	...	125

Tabell 3.15 viser at det har vært en økning i antall godkjente kommuner fra 2019 til 2020 til tross for et betydelig antall kommunesammenslåinger. 10 kommuner som var godkjent i 2019 er ikke lenger med på lista over godkjente kommuner (jf. vedlegg 3), da de nå inngår som del av en større kommune som ikke er godkjent.

Med den progresjonen vi har hatt de senere årene ligger vi godt i rute i forhold til målet om at minst 125 kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 1/1–2022.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Det betyr at de først godkjente kommunene nå må regodkjennes. Per 1/4–2020 er til sammen 21 kommuner regodkjent (jf. indikator U.13.2.).

Trygg Trafikk har nå også utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikre fylkeskommuner*. De tidligere fylkene Oppland og Vestfold ble begge godkjent som *Trafikksikre fylkeskommuner*. Men begge disse inngår etter 1/1–2020 i sammenslåtte fylker som foreløpig ikke oppfyller kriteriene. Det er derfor per mai 2020 ingen *Trafikksikre fylkeskommuner*.

Tidligere undersøkelser viser at det er utarbeidet *kommunale trafikksikkerhetsplaner* i rundt 96 prosent av alle kommuner. Imidlertid er mange av planene av eldre dato, der gyldig planperiode er utgått, uten at planen er revidert. Planperioden er i de fleste tilfeller fire år, men strekker seg i enkelte kommuner opp til ti år.

Tabell 3.16 viser at antall kommuner med gyldig trafikksikkerhetsplan er redusert fra 228 (per 1/5–2019) til 196 (per 1/4–2020) (jf. indikator U.13.1). Mye av reduksjonen kan tilskrives kommunesammenslåinger, som har resultert i at totalt antall kommuner er redusert fra 422 til 356. Det antas at antall operative trafikksikkerhetsplaner vil øke merkbart i 2021, da mange av de nye sammenslåtte kommunene nå har startet en prosess med utarbeidelse av ny plan.

Tabell 3.16 Antall kommuner med gyldig trafikksikkerhetsplan og som er regodkjent som Trafikksikker kommune

Indikator	januar 2018	2019	2020
Antall kommuner som har gyldig ^A trafikksikkerhetsplan	220	228 (per 1/5–2019)	196 (per april 2020)
Antall kommuner som er regodkjent som Trafikksikker kommune	0	9 (per 6/5–2019)	21 (per 1/4–2020)

^A Med gyldig trafikksikkerhetsplan menes plan som er gyldig det aktuelle rapporteringsåret

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

Nedenfor følger figurer per fylke som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2019, samt målkurver for perioden 2014–2030. Målkurvene tar hensyn både til etappemålet i NTP 2014–2023 (maks 500 drepte og hardt skadde i 2024) og til etappemålet i NTP 2018–2029 (maks 350 drepte og hardt skadde i 2030). Det enkelte fylkets målkurver er fastsatt ut fra følgende prinsipp:

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

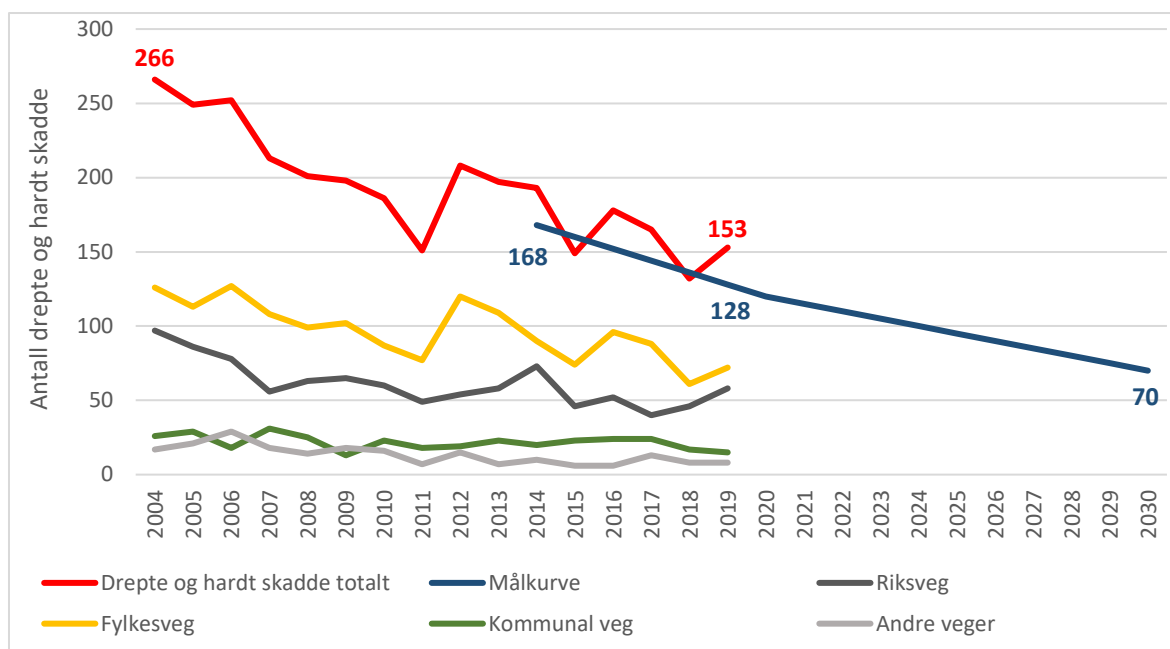
Dette innebærer at dersom ulykkessituasjonen følger de fylkesvise målkurvene i alle fylker vil vi også nå den nasjonale målsettingen gitt gjennom etappemålet.

De fylkesvise figurene følger dagens fylkesinndeling. Overgangen fra gammel til ny fylkesinndeling medfører behov for enkelte tilpasninger når det gjelder noen av målkurvene. Tilpasningene som er gjort er forklart i tilknytning til den enkelte figuren.

Viken

Viken fylke omfatter hele de tidligere fylkene Østfold, Akershus og Buskerud, samt kommunene Lunner og Jevnaker fra tidligere Oppland fylke og Svelvik kommune fra tidligere Vestfold fylke (sammenslått med Drammen kommune og dermed innlemmet i Viken). I figur V1.1 har vi lagt følgende til grunn:

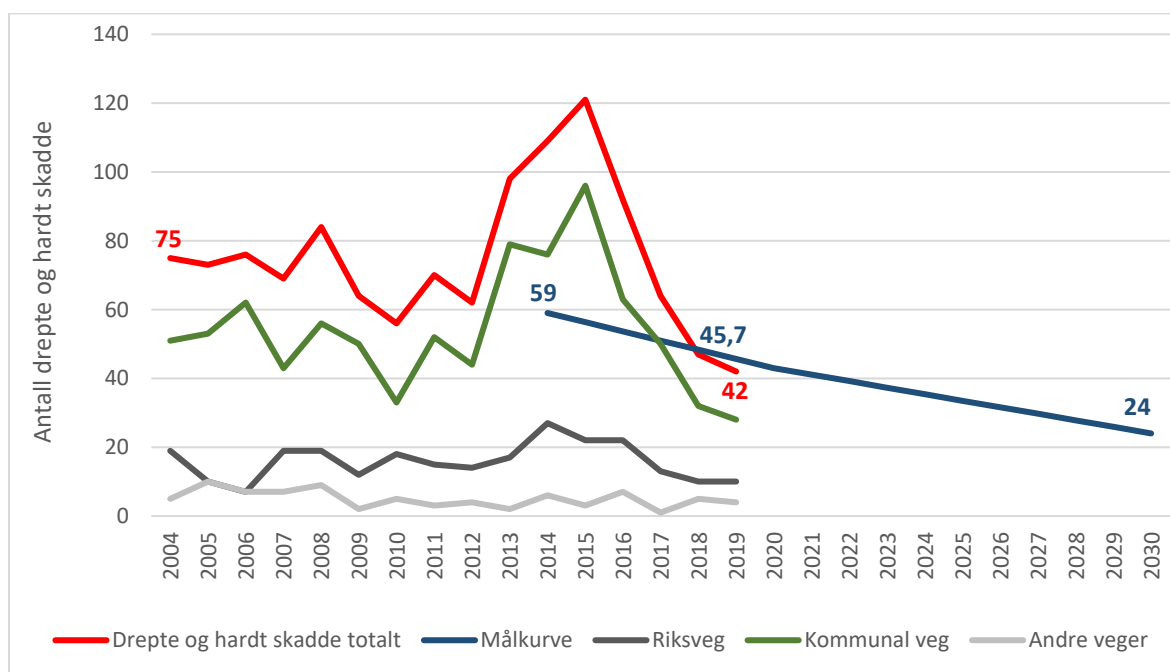
- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi inkludert ulykkene i Lunner, Jevnaker og Svelvik i tillegg til ulykkene i Østfold, Akershus og Buskerud.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Østfold, Akershus og Buskerud. Målkurven tar ikke hensyn til ulykker som har skjedd i Lunner, Jevnaker og Svelvik.



Figur V1.1 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Viken fylke

Oslo

Regionreformen har ikke medført geografiske endringer for Oslo.

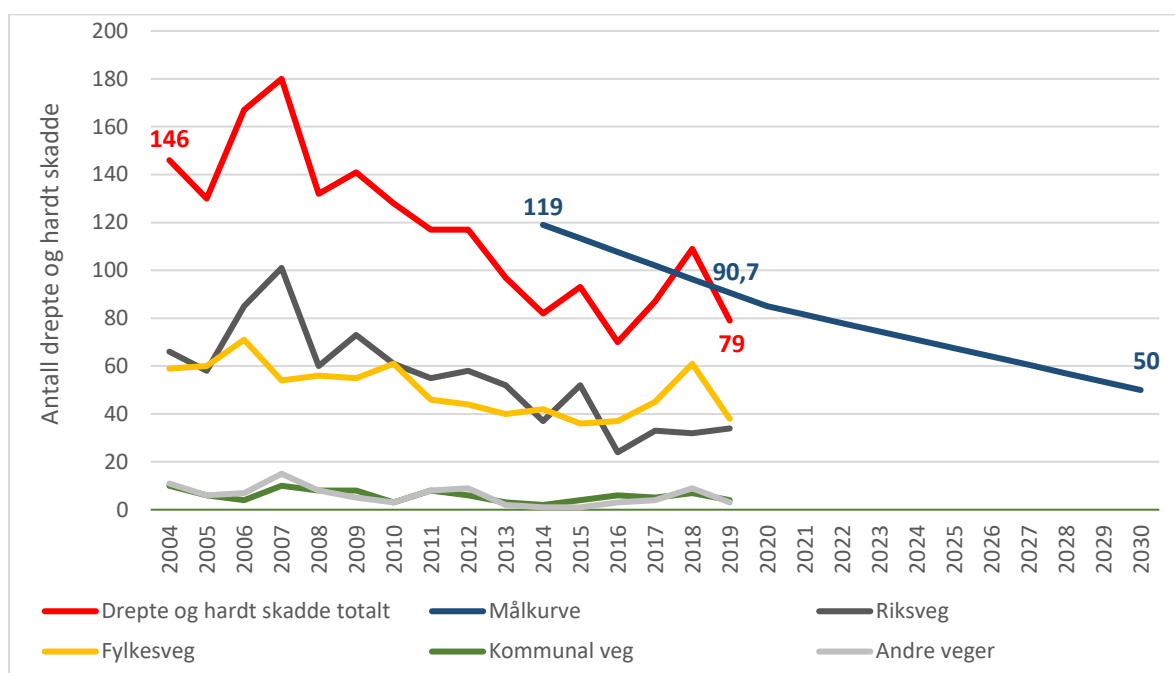


Figur V1.2 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Oslo

Innlandet

Innlandet fylke omfatter de tidligere fylkene Hedmark og Oppland med unntak av kommunene Lunner og Jevnaker (som inngår i Viken fylke). I figur V1.3 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i Lunner og Jevnaker.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Hedmark og Oppland. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i Lunner og Jevnaker i referanseperioden (2009–2012).

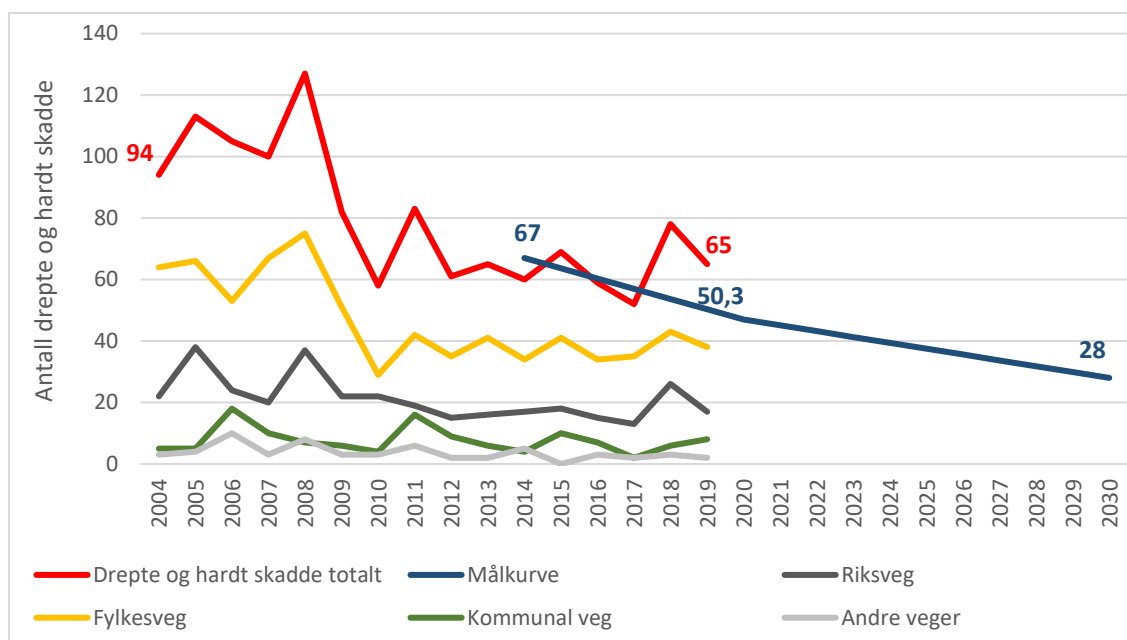


Figur V1.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Innlandet fylke

Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark fylke omfatter hele de tidligere fylkene Vestfold og Telemark med unntak av Svelvik kommune (som er sammenslått med Drammen kommune og inngår i Viken fylke). I figur V1.4 har vi lagt følgende til grunn:

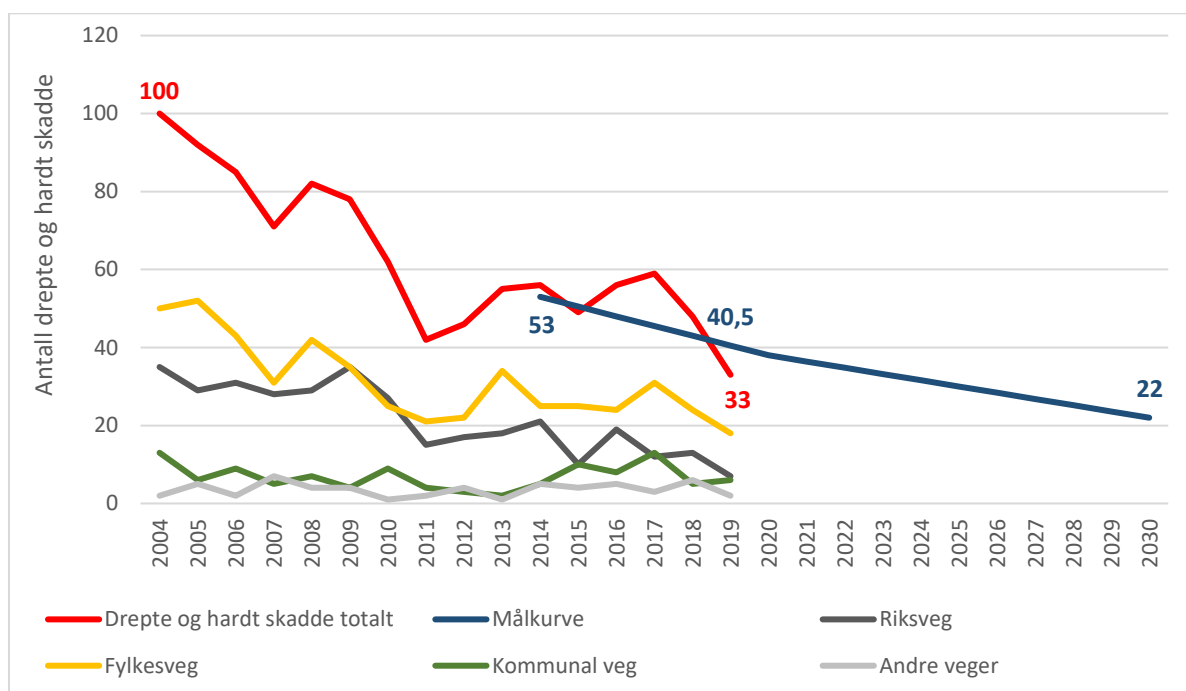
- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i tidligere Svelvik kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Vestfold og Telemark. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Svelvik kommune i referanseperioden (2009–2012).



Figur VI.4 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Vestfold og Telemark fylke

Agder

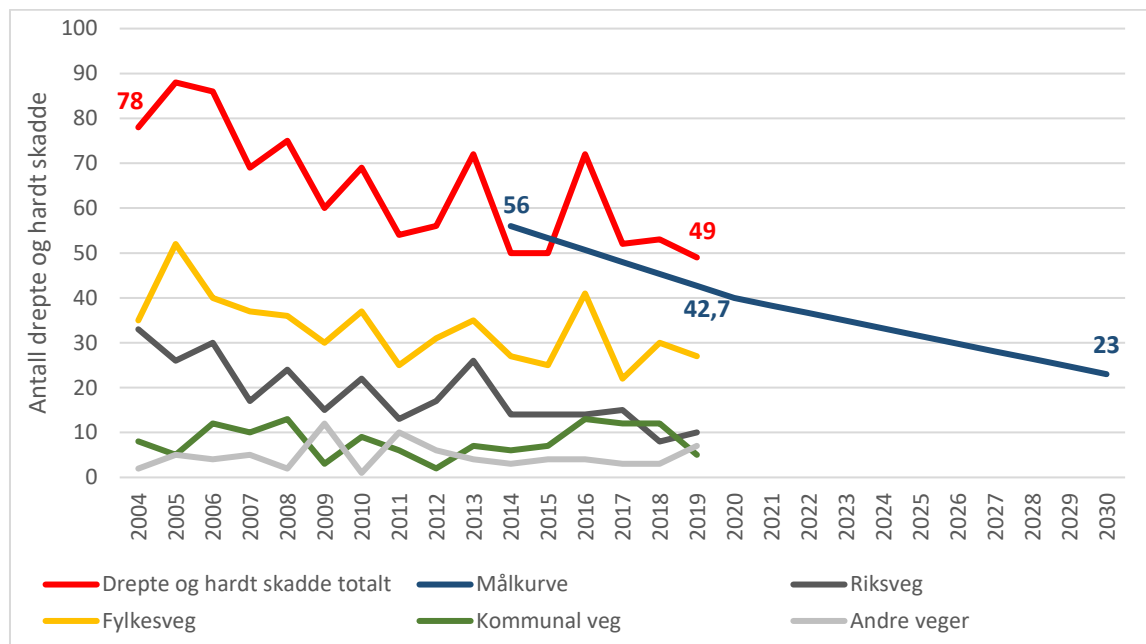
Agder fylke omfatter de tidligere fylkene Aust-Agder og Vest-Agder. Den viste målkurven i figuren nedenfor er en ren sammenslåing av målkurvene til Aust-Agder og Vest-Agder.



Figur VI.5 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Agder fylke

Rogaland

Regionreformen har ikke medført geografiske endringer for Rogaland.

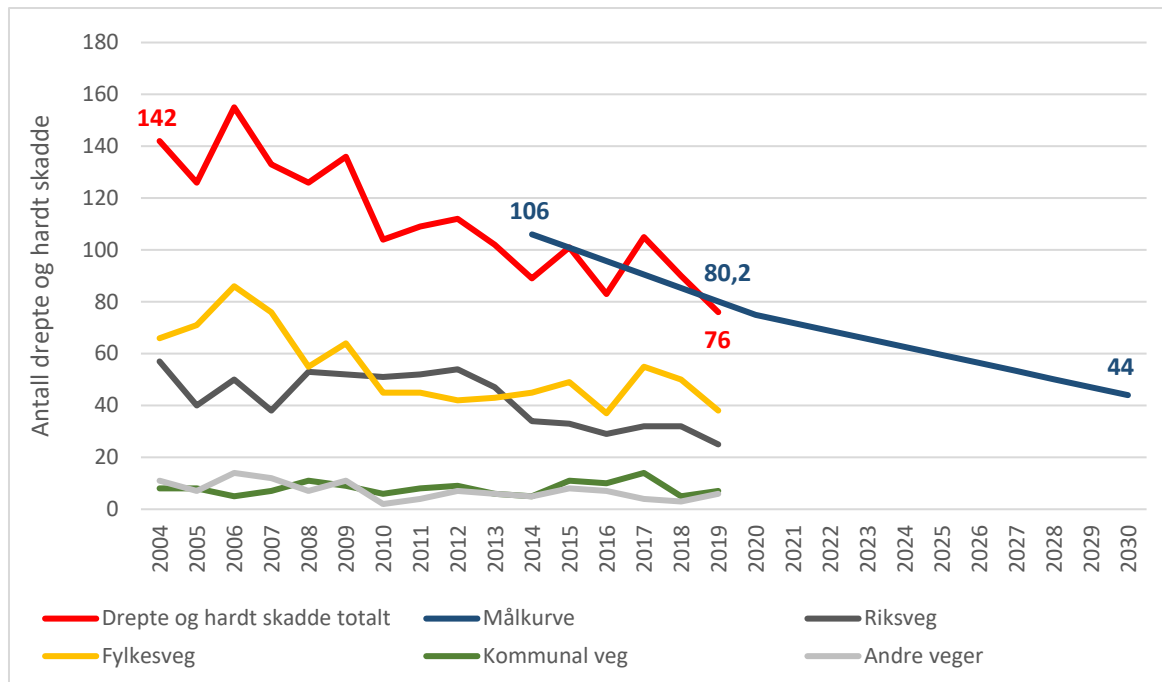


Figur V1.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Rogaland fylke

Vestland

Vestland fylke omfatter hele de tidligere fylkene Hordaland og Sogn og Fjordane med unntak av tidligere Hornindal kommune (som er slått sammen med Volda kommune og inngår i Møre og Romsdal fylke). I figur V1.7 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i tidligere Hornindal kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Hordaland og Sogn og Fjordane. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Hornindal kommune i referanseperioden (2009–2012).

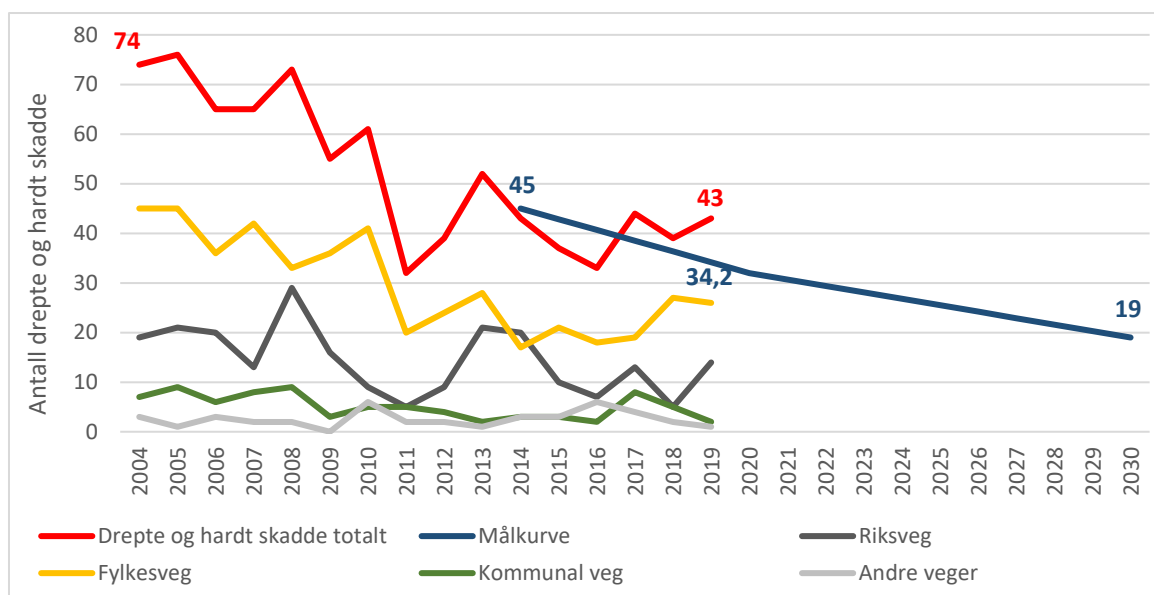


Figur V1.7 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Vestland fylke

Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylke er utvidet med tidligere Hornindal kommune (slått sammen med Volda og inngår dermed i Møre og Romsdal), men har mistet Rindal kommune (overført til Trøndelag fylke) og tidligere Halså kommune (inngår i nye Heim kommune som er en del av Trøndelag fylke). I figur V1.8 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i tidligere Hornindal kommune, mens ulykkene i Rindal kommune og i tidligere Halså kommune ikke er tatt med.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til samme kurve for Møre og Romsdal som tidligere år. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i Rindal kommune og tidligere Halså kommune i referanseperioden (2009–2012), mens ulykker i tidligere Hornindal kommune ikke er inkludert.

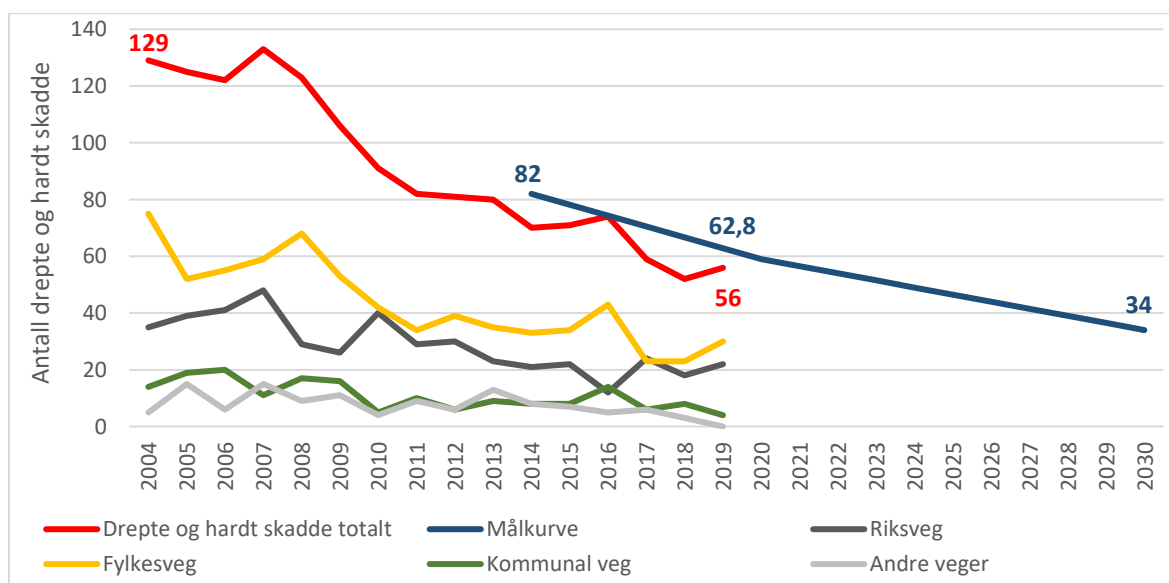


Figur V1.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Møre og Romsdal fylke

Trøndelag

Trøndelag fylke er i tillegg til sammenslåing mellom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag også utvidet med Rindal kommune og tidligere Halså kommune (begge overført fra Møre og Romsdal fylke). I figur V1.9 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i Rindal kommune og tidligere Halså kommune, som er overført fra Møre og Romsdal fylke.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til summen av tidligere målkurver for Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Målkurven tar dermed ikke hensyn til at drepte og hardt skadde i Rindal kommune og tidligere Halså kommune.

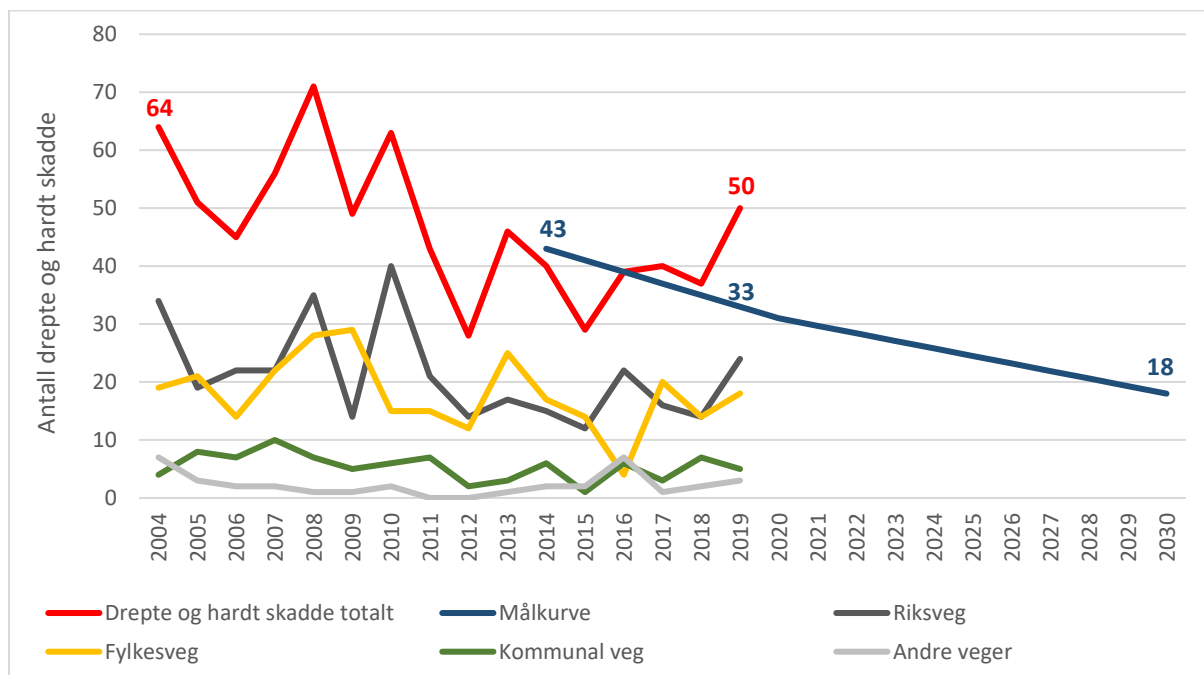


Figur V1.9 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trøndelag fylke

Nordland

Nordland fylke har mistet tidligere Tjeldsund kommune, som er slått sammen med Skånland og overført til Troms og Finnmark fylke. I figur V1.10 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi ikke tatt med ulykkene i Tjeldsund kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi forholdt oss til samme kurve for Nordland som tidligere år. Grunnlaget for målkurven inkluderer dermed også ulykker med drepte og hardt skadde i tidligere Tjeldsund kommune i referanseperioden (2009–2012).

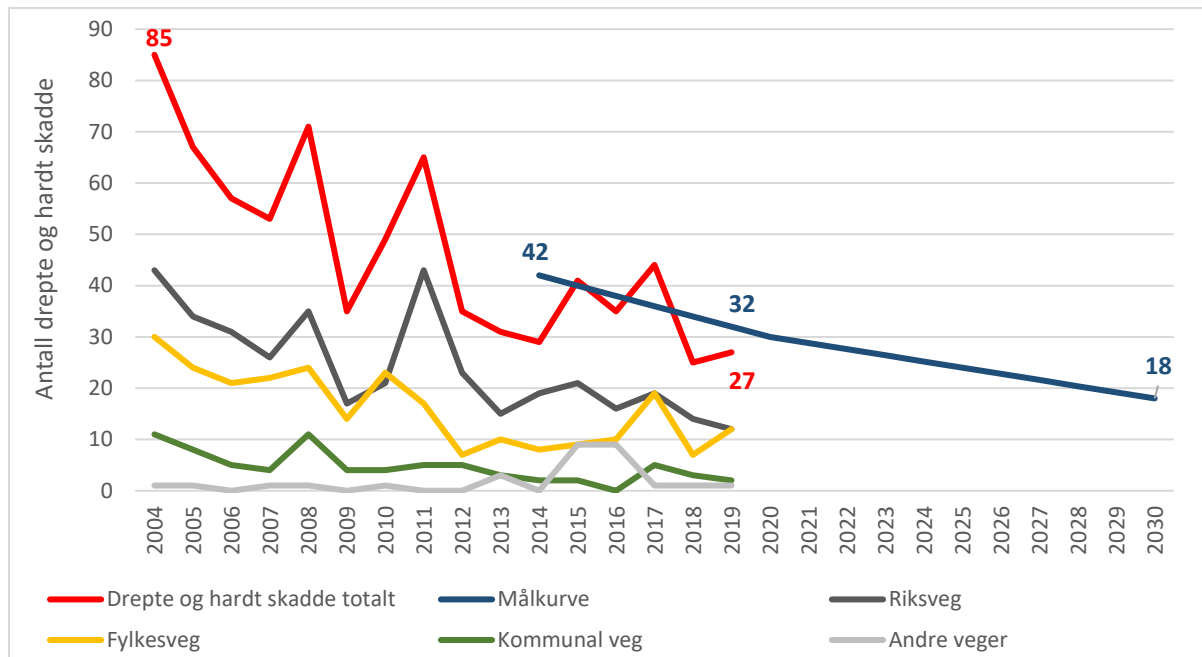


Figur V1.10 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nordland fylke

Troms og Finnmark

Troms og Finnmark fylke er i tillegg til sammenslåing mellom Troms fylke og Finnmark fylke også utvidet med tidligere Tjeldsund kommune (overført fra Nordland fylke og slått sammen med Skånland). I figur V1.11 har vi lagt følgende til grunn:

- I kurvene som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde (totalt og per vegkategori) har vi tatt med ulykkene i Tjeldsund kommune.
- Ved opptegning av målkurven har vi summert antall drepte og hardt skadde i de tidligere målkurvene for Troms og Finnmark. Målkurven tar dermed ikke hensyn til drepte og hardt skadde i tidligere Tjeldsund kommune.



Figur V1.11 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Troms og Finnmark fylke

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

I kapittel 2.3 er det gitt en omtale av ulykkesutviklingen i de ni byområdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004–2019, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Videre er det vist en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven.

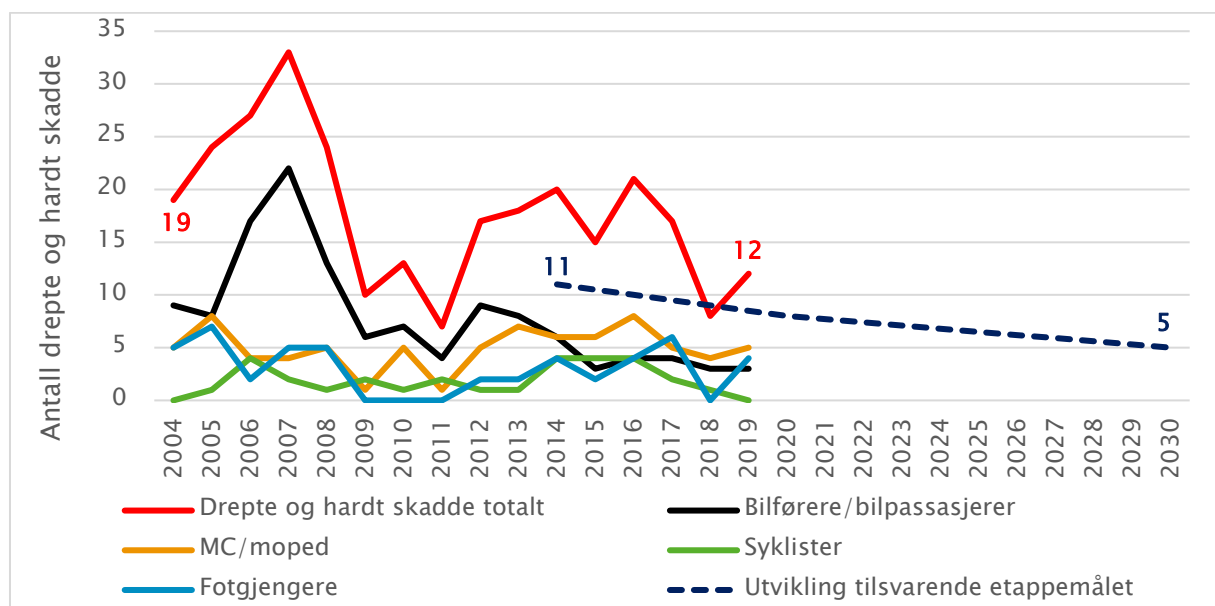
Det har vært noe uklarhet med hensyn til hvilke geografisk område som bør inngå i de enkelte grafene. Vi har valgt å legge følgende til grunn:

- For de fire byområdene med inngåtte byvekstavtaler (Oslo, Nord Jæren, Bergen og Trondheim) inngår kommunene som har skrevet under på avtalen. Det er likevel gjort unntak for områder (dvs. deler av kommuner) som det eksplisitt er bestemt at ikke skal omfattes av nullvekstmålet.
- For de fem byområdene der det arbeides med sikte på å få til byvekstavtaler (Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø) inngår kommunene som antas å være med på en eventuell framtidig avtale.

Disse kriteriene, samt endringer i kommunestrukturen (fra 1/1–2020), har ført til at grafene for enkelte av storbyområdene gjelder et større geografisk område enn tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*. Dette er det redegjort nærmere for i tilknytning til grafene til det enkelte storbyområdet.

Nedre Glomma regionen

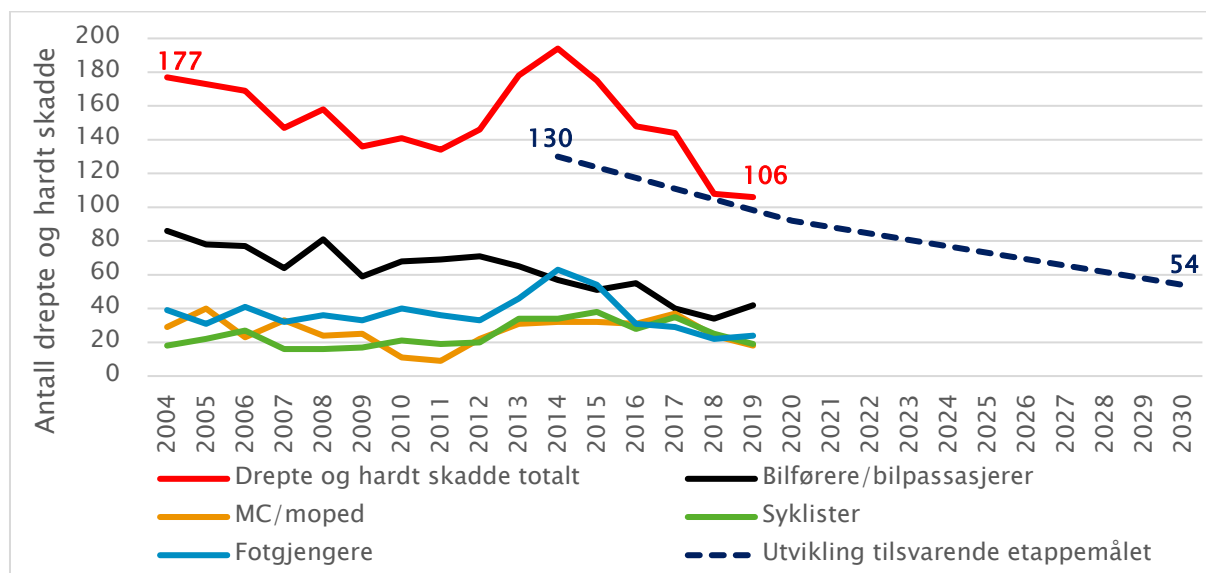
Nedre Glomma regionen omfatter Fredrikstad og Sarpsborg kommuner. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.1 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



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

Osloregionen

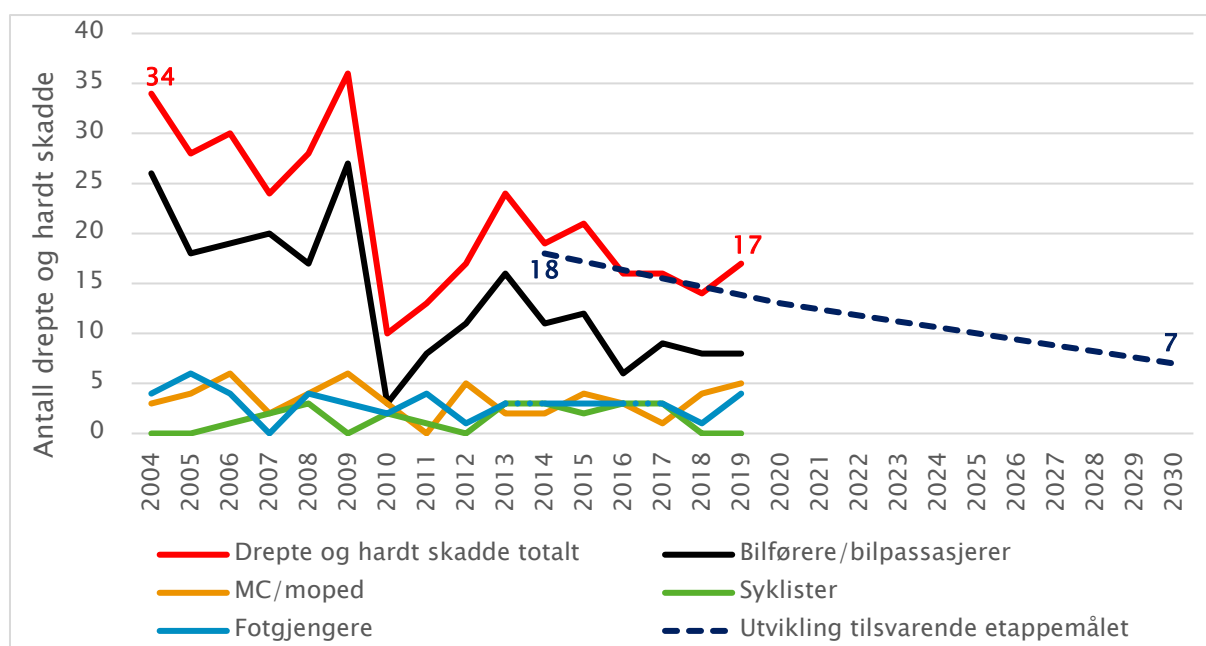
Osloregionen omfatter i vår sammenheng Oslo kommune samt alle kommunene i tidligere Akershus fylke. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.2 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.2 – Utvikling i antall drept og hardt skadde + målkurve i Osloregionen

Buskerudbyen

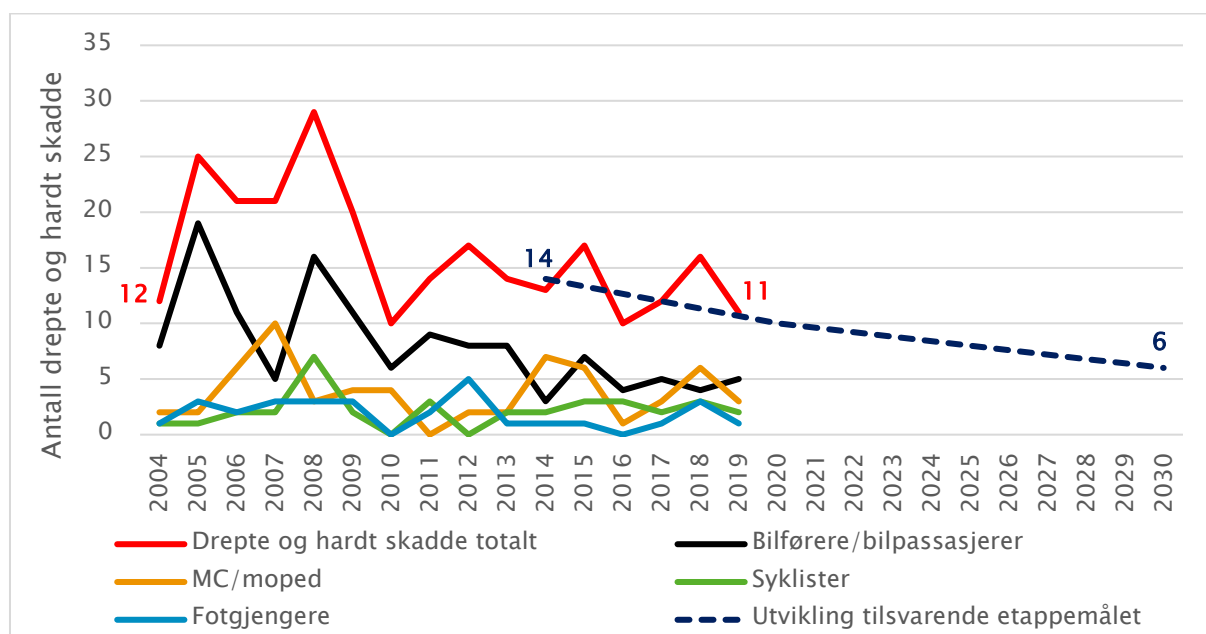
Buskerudbyen omfatter kommunene Drammen (sammenslåing av de tidligere kommunene Drammen, Nedre Eiker og Svelvik), Lier og Øvre Eiker. Tidligere Svelvik kommune var ikke inkludert i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*. De to figurene er derfor ikke fullt ut sammenlignbare.



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

Grenland

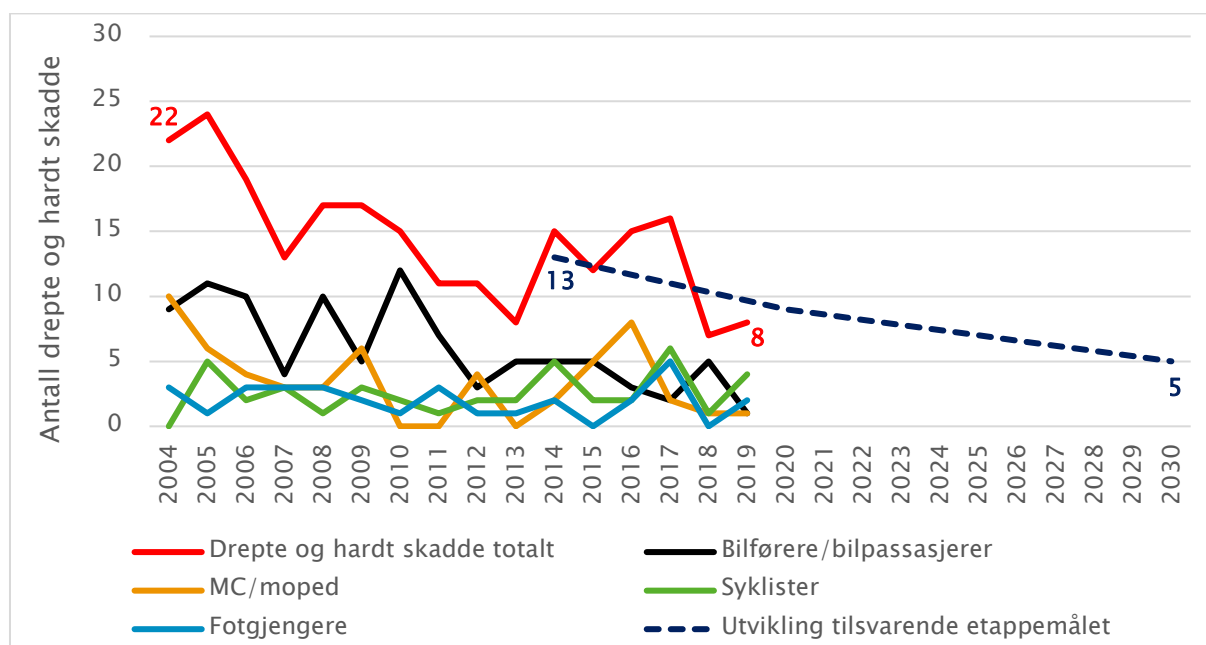
Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.4 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



Figur V2.4 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Grenland

Kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen omfatter Kristiansand kommune, som er en sammenslåing av de tidligere kommunene Kristiansand, Søgne og Songdalen. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.5 er den samme som i tilsvarende figur i *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.

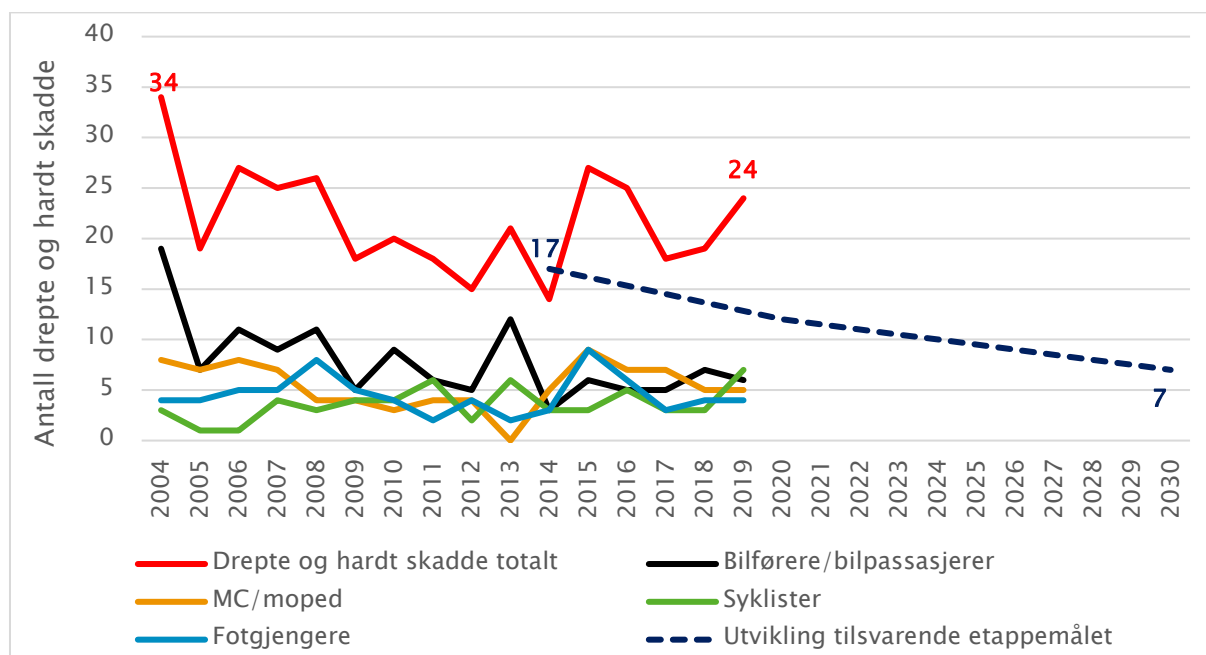


Figur V2.5 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Kristiansandsregionen

Nord Jæren

Nord Jæren omfatter kommunene Stavanger (sammenslåing av de tidligere kommunene Stavanger, Rennesøy og Finnøy), Sandnes (sammenslåing av de tidligere kommunene Sandnes og Forsand), Sola og Randaberg. Det er imidlertid eksplisitt bestemt at det geografiske området til de tidligere kommunene Rennesøy, Finnøy og Forsand ikke skal omfattes av nullvekstmålet. Ulykker innenfor disse områdene inngår derfor ikke i figur V2.6.

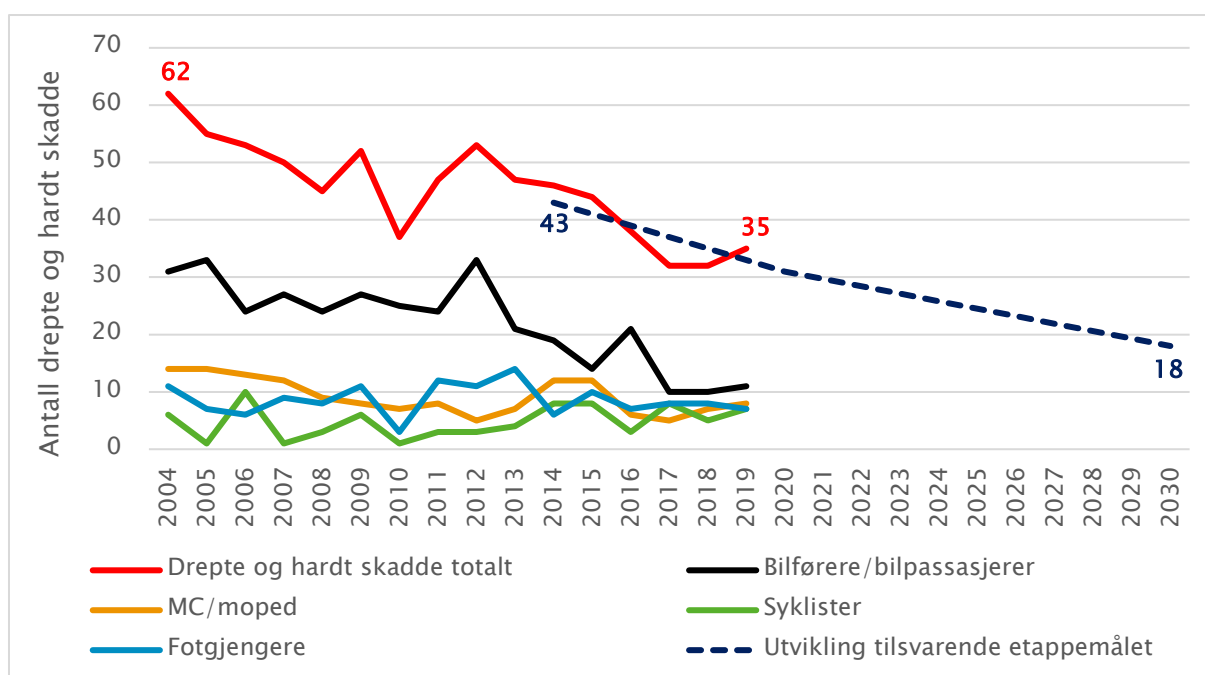
Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.6 er den samme som i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



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

Bergensregionen

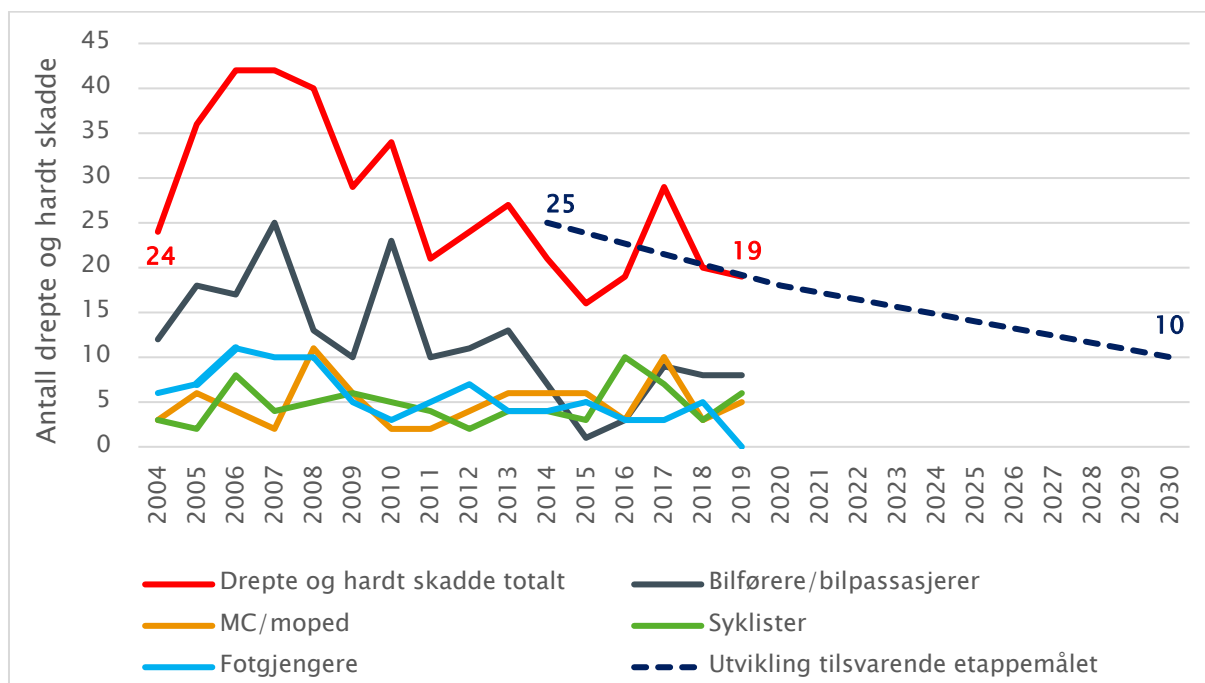
Bergensregionen omfatter kommunene Bergen, Askøy, Alver (sammenslåing av de tidligere kommunene Lindås, Meland og Radøy), Bjørnafjorden (sammenslåing av de tidligere kommunene Fusa og Os) og Øygarden (sammenslåing av de tidligere kommunene Sund, Fjell og Øygarden). Tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* omfattet kun Bergen kommune. Figur V2.7 viser dermed ulykkessituasjonen for et betydelig større geografisk område sammenliknet med figuren i fjorårets rapport.



Figur V2.7 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Bergensregionen

Trondheimsregionen

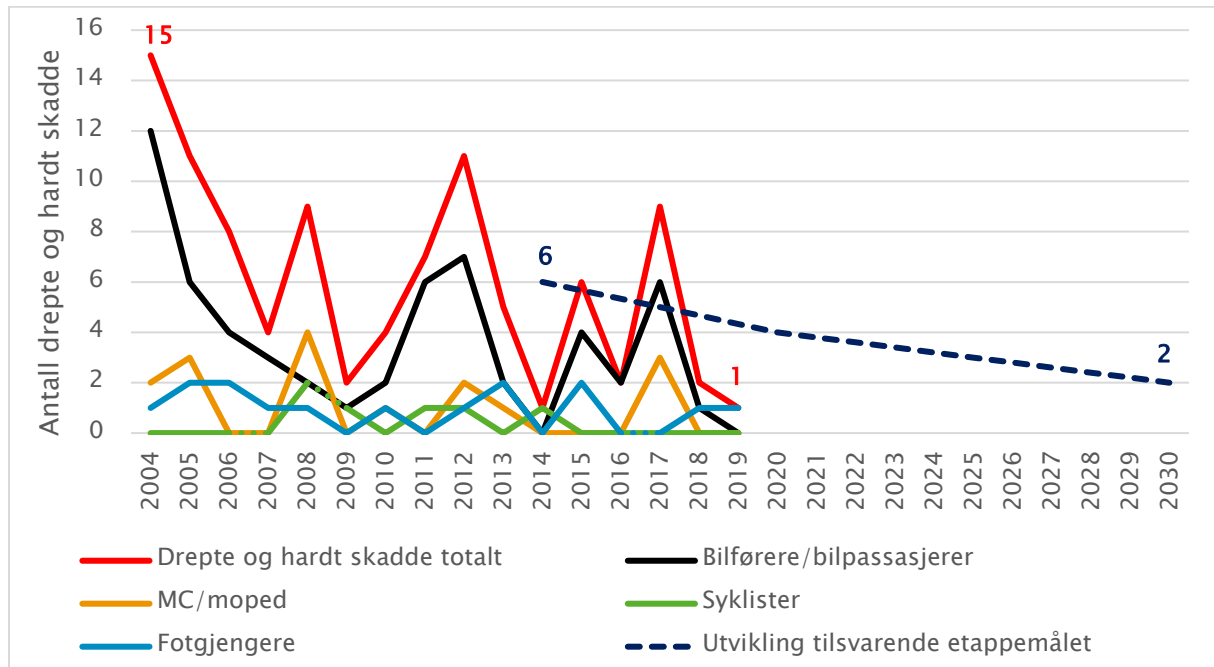
Trondheimsregionen omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018* omfattet kun Trondheim kommune. Figur V2.8 viser dermed ulykkesituasjonen for et betydelig større geografisk område sammenliknet med figuren i fjorårets rapport.



Figur V2.8 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Trondheimsregionen

Tromsø

Området er begrenset til Tromsø kommune. Avgrensingen lagt til grunn i figur V2.9 er den samme som i tilsvarende figur i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018*.



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

Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*

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

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hvordan kommunene bør jobbe, og dette har blitt til ordningen *Trafikksikre kommuner*. I tiltaksplanen for 2018–2021 er det satt som ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst 125 godkjente kommuner (se nærmere omtale i kap. 3.13). Tabellen nedenfor viser situasjonen per 1/4–2020. Totalt er det 107 kommuner og en bydel som er godkjent som *Trafikksikker kommune*. 21 av kommunene i tabellen har vært gjennom regodkjenningssprosess. Disse er markert med fet skrift. Kommunesammenslåing har ført til at flere kommuner som tidligere er godkjent har falt ut av lista, som følge av at den nye sammenslåtte kommunen ikke har fått godkjenning.

Viken (18)	Gjøvik	Fyresdal	Sandnes	Bodø
Asker	Gran	Færder	Sauda	Bø
Bærum	Lesja	Kragerø	Sokndal	Dønna
Fredrikstad	Lillehammer	Kviteseid	Suldal	Evenes
Gol	Lom	Midt-Telemark	Time	Gildeskål
Hemsedal	Løten	Nissedal	Vestland (7)	Hadsel
Hol	Nord-Aurdal	Nome	Austerheim	Hemnes
Jevnaker	Nord-Fron	Notodden	Bømlo	Lødingen
Kongsberg	Nordre Land	Porsgrunn	Gloppen	Meløy
Krødsherrad	Ringebu	Siljan	Høyanger	Nesna
Lier	Ringsaker	Skien	Kvinnherad	Saltdal
Lunner	Sel	Tinn	Vaksdal	Sortland
Nes	Søndre Land	Tokke	Årdal	Sømna
Nesodden	Sør-Aurdal	Tønsberg	Møre og Romsdal (0)	Vefsn
Nore og Uvdal	Sør-Fron	Vinje		Øksnes
Rollag	Tolga	Agder (6)	Trøndelag (6)	Troms og Finnmark (5)
Rælingen	Vestre Slidre	Froland	Frøya	
Råde	Vestre Toten	Grimstad	Levanger	Alta
Ål	Vågå	Hægbostad	Oppdal	Hammerfest
Oslo (1 bydel)	Østre Toten	Iveland	Rennebu	Harstad
Østensjø bydel	Øyer	Kvinesdal	Snåsa	Målselv
Innlandet (24)	Vestfold og Telemark (17)	Lillesand	Verdal	Vadsø
Dovre		Rogaland (7)	Nordland (17)	
Etndal	Bamble	Hjelmeland	Andøy	
Gausdal	Drangedal	Karmøy	Bindal	

Vedlegg 4 – Oversikt over virksomheter som er sertifisert etter trafiksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001

NS-ISO 39001 er et styringssystem for sikkerhetsledelse til bruk for virksomheter innenfor privat og offentlig sektor. Det er formulert en rekke krav til virksomheter som skal sertifiseres etter standarden. Kravene er knyttet til kartlegging av nåsituasjonen, risiko-analyser, identifisering av forbedringsområder og målsetninger for trafiksikkerhetsarbeidet. NS-ISO 39001 stiller også en rekke krav til virksomhetens ledelse, blant annet når det gjelder involvering av ansatte, iverksetting og kontinuerlig forbedring av systemet.

Per mai 2020 er følgende organisasjoner sertifisert etter trafiksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001:

- Hans Ivar Slåttøy Transport AS
- Sømna Transport AS
- J. Barlien Transport AS
- Litra AS
- Litra Thermo AS
- Litra Bulk AS
- Litra Gass AS
- Litra Gas AB
- Martinsen AS
- Martinsen Transport AB
- Nordisk Gasstransport AS
- Norgesbuss AS
- OTTS AS
- Sørlandsruta AS
- TrønderBilene AS
- Vy Buss AS (Nettbuss AS)
- Østfold Taxitjenester AS

