



Saksprotokoll

Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag 2025

Arkivsak-dok. 202603916
Saksbehandler Marianne Løvhaug Eklo

Saksgang	Møtedato	Saknr
Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag 2023-2027	28.05.2026	23/26
Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027	28.05.2026	41/26
Fylkesting 2023-2027	16.06.2026	54/26

Fylkesting 2023-2027 har behandlet saken i møte 16.06.2026 sak 54/26

Fylkestinget sitt vedtak

Fylkestinget godkjenner Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag for 2025

Votering

Hovedutvalg for samferdsel sin innstilling	Enstemmig vedtatt
--	-------------------

Hovedutvalg for samferdsel sin innstilling:

Fylkestinget godkjenner Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag for 2025



Arkivsak-dok. 202603916-12
Saksbehandler Marianne Løvhaug Eklo

Saksgang	Møtedato	Utvalgssaksnr
Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag 2023-2027	28.05.2026	23/26
Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027	28.05.2026	41/26
Fylkesting 2023-2027	16.06.2026	

Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag 2025

Fylkesdirektørens innstilling:

Fylkestinget godkjenner Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag for 2025.

Carl-Jakob Midttun
fylkesdirektør

Jo Bernt Brønstad
direktør for Samferdsel

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget 2025
2. Trafikksikkerhetsutviklingen 2024

Andre refererte dokumenter i saken:

- [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025](#)
- [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029](#)

Sammendrag

Sak 16/26 Forslag til årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget 2025 ble behandlet i FTU 5. mars 2026. Det ble lagt opp til at eventuelle merknader fra utvalget ville bli innarbeidet i den endelige årsmeldingen. Forslaget fikk ingen merknader. Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget for 2025 legges nå fram for FTU for vedtak. Videre vil årsmeldingen behandles i hovedutvalg for samferdsel og vil deretter legges fram for fylkestinget. Etter fylkestingets behandling, sendes årsmeldingen til aktuelle fylkeskommunale organer, samt eksterne interessenter.

Bakgrunn:

Trafikksikkerhetsutvalget utarbeider hvert år en årsmelding om sin virksomhet. Mesteparten av årsmeldingen beskriver det arbeidet og de trafikksikkerhetstiltakene som Trafikksikkerhetsutvalget har ansvaret for. Samtidig berører den også deler av det trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres som en integrert del av oppgaveløsningen innenfor området samferdsel, særlig på vegområdet. Årsmeldingen beskriver relativt konkret hvilke typer tiltak trafikksikkerhetsutvalget har gjennomført i 2025, basert på Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2025.

Faktiske opplysninger:

Endelig årsmelding har fått følgende tillegg siden behandlingen i FTU 5. mars: Det er lagt til bilder for å illustrere aktiviteten i pilotprosjektet for minoritetsungdom i videregående, side 14.

Drøftinger:

Trafikksikkerhetsutvalget har utviklet et godt handlingsprogram. Trafikksikkerhetsarbeidet krever betydelig og systematisk innsats. Dette har blant annet resultert i at Trøndelag i mai i 2022 ble godkjent som Trafikksikker fylkeskommune, og er i prosess for å bli regodkjent. Det har også vært jobbet godt med å forankre det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet til de nasjonale strategier og tiltaksplaner for trafikksikkerhet. Administrasjonen i Trøndelag har vært involvert i utarbeidelsen av både «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025» og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029», hvor sistnevnte vil bli ferdigstilt og overlevert til statsråden 12. mars. Det utarbeides årlige statusrapporter for hvordan vi nasjonalt ligger an for å nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030, og at ingen skal omkomme i trafikken i 2050. Siste rapport er Trafikksikkerhetsutviklingen

for 2024 (vedlagt). Rapporten dokumenterer at Trøndelag fortsatt ligger godt an til å nå sin andel av ambisjonen for 2030, som utgjør maksimalt 35 drepte og hardt skadde innen 2030.

I årsmeldingen er tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025, som fylkeskommunene har ansvar for, listet opp til slutt i dokumentet.

Økonomiske konsekvenser

Årsmeldingen redegjør for gjennomførte aktiviteter knyttet til handlingsprogrammet, og viser at det for 2025 har vært et underforbruk på ca. kr. 2,16 mill. I 2026 vil en stor del av disse midlene bli brukt til utsatte tiltak og aktiviteter. Dette innbefatter opptopping av pilotprosjektet Trygt hjem for en 50-lapp 2.0 (AtB), samt gjennomføring av tiltak som har fått tildelt TS-tilskudd, som har blitt utsatt. Også tiltak innen Spisset satsing, som regnes som pilot-prosjekter, vil få økt gjennomføring i 2026, da mye av 2025 gikk til forberedelser og planlegging.

Fylkesdirektørens konklusjon:

Fylkesdirektøren anbefaler at fylkestinget godkjenner Årsmelding for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag for 2025.



Årsmelding 2025

Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag





Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Fakta om Trafikksikkerhetsutvalget i 2025.....	4
2.1	Sammensetning av trafikksikkerhetsutvalget.....	4
2.2	Konsultative medlemmer og varamedlemmer	4
2.3	Antall møter i Trafikksikkerhetsutvalget.....	5
2.4	Antall saker/saksmengde	6
3	Oppdraget til Trafikksikkerhetsutvalget	6
3.1	Trafikkulykkessituasjonen i fylket.	6
3.2	Koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40 a).....	8
3.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	8
3.4	Handlingsprogrammet	10
3.4.1	Resultater sammenholdt med avsetningen av midler til tiltak	10
3.5	Nærmere om tiltakene i handlingsprogrammet.....	11
3.5.1	Stimulere til godt arbeid i de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene.	11
3.5.2	Bred satsing	12
3.5.3	Spisset satsing.....	12
3.5.4	Tiltak for myke trafikanter	15
3.5.5	Faglige forum knyttet til FTU	19
3.6	Tiltak ut over det som framgår av Handlingsprogrammet	20
3.6.1	Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.....	20
3.6.2	Bidrag til trafikksikkerhetsarbeidet fra interesseorganisasjoner knyttet til utvidet trafikksikkerhetsforum	20
3.6.3	Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten	22
3.6.4	Pressekonferanse 6. januar 2026	23
3.7	Oppsummering.....	23
	Fylkeskommunens oppfølgingstiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025..	24

1 Innledning

Fylkeskommunen spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesvegnettet.

I tillegg har fylkeskommunen ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak og gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå.

Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgiver.

Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver.

Hvert år utarbeider Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) en årsmelding om sin virksomhet, som er et krav i henhold til reglementet for Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag. Årsmeldingen legges fram for fylkestinget etter behandling i utvalgene, og sendes deretter til relevante fylkeskommunale organer og eksterne interessenter.

Arbeidet med å nå målene i Nasjonal Transportplan (NTP) fortsetter. NTP har satt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, med en ambisjon om maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Trøndelag fylke jobber systematisk for å nå sitt delmål for 2030, som er maksimalt 35 drepte og hardt skadde.

Fylkeskommunen følger opp tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. I tillegg har FTU også basert sitt arbeid og sine tiltak på Vegstrategi for Trøndelag 2025-2036, som senest ble revidert og vedtatt i fylkesting 9. april 2025.





2 Fakta om Trafikksikkerhetsutvalget i 2025

2.1 Sammensetning av trafikksikkerhetsutvalget

I september 2023 var det fylkestingsvalg. Det nye flertallet etter valget utformet Stiklestadplattformen, som la føringer for den politiske organiseringen i fylket.

For samferdselsområdet medførte dette at Hovedutvalg for veg og Hovedutvalg for transport ble slått sammen til Hovedutvalg for samferdsel.

Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) ble i 2023 løftet opp i det nye Hovedutvalget for samferdsel.

Dette medfører at medlemmene i hovedutvalg for samferdsel også er medlemmer av trafikksikkerhetsutvalget.

Tabell 1 Valgte medlemmer i Trafikksikkerhetsutvalget 2023-2027

Medlemmer Trafikksikkerhetsutvalget i 2025:		
Pål Sæther Eiden	H	
Henrik Kierulf	H	fram til og med FTU-møte 24/9-25
Kristin Furunes Strømskag	H	
Guri Heggem	Sp	
Tommy Fossum Skatland	FRP	
Per Johannes Ervik	Pp	
Jon Gunnes	V	
Gjertrud Berg	MDG	
Vebjørn Gorseth	A	fram til og med FTU-møte 24/9-25
Jan Inge Kaspersen	A	fram til og med FTU-møte 24/9-25
Åsa Kjerstine Kjølberg Moen	SV	
Karin Kirsti Bakklund	KrF	
Hallgeir Frøseth Opdal	R	
Stig Tore Laugen	H	fra og med FTU-møte 19/11-25
Per Olav Skurdal Hopsø	A	fra og med FTU-møte 19/11-25
Marit Bjerkås	A	fra og med FTU-møte 19/11-25

2.2 Konsultative medlemmer og varamedlemmer

I tråd med bestemmelse i vedtatt reglement deltar representanter fra ulike organisasjoner som faglig/konsultative medlemmer.

I 2024 ble reglementet for konsultative medlemmer konkretisert. I henhold til reglementet møter følgende institusjoner fast:

- Trygg Trafikk
- Trøndelag politidistrikt
- Utrykningspolitiet
- Statens Vegvesen
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Fylkesdirektørens representanter fra relevante fagområder
- Ungdommens fylkesutvalg (UFU)



I tillegg er det etablert et utvidet TS-fagnettverk hvor både ovenstående institusjoner og andre deltakere møter. Dette nettverket inkluderer også:

- Norges Lastebileier forbund (NLF)
- Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)
- Norges Automobil Forbund (NAF)
- Syklistforeningen (fra mai 2025)
- Aktuelle organisasjoner som har trafiksikkerhet som en sentral faktor i sin virksomhet

Følgende representanter har deltatt på møter i 2025:

Konsultative representanter i 2025	Vararepresentanter	Organisasjon
Helge Stabursvik		Statens vegvesen, Transport og samfunn
Marianne Moe	Morten Eitran	Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy
Frode T Skjervø	Glenn Earl Eide	Trygg Trafikk Trøndelag
Anders Sjøtrø	Svein Erik Gjølmesli	Utrykningspolitiet
Audun Vårvik		Politiet
Merethe Bartnes	Marit Dypdal Kverkild	Statsforvalteren i Trøndelag
Nina Glærum	Frida Irene J. Hansson	Trøndelag fylkeskommune, Folkehelse
Randi Kårstad	Irene Laukholm	Trøndelag fylkeskommune, Utdanning
Representanter fra utvidet TS-fagnettverk i 2025	Vararepresentanter	Organisasjon
Leif Jarle Christensen		Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Anita Kvam	Ola Viken	Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)
Ketil Jacobsen		Norges Automobil Forbund (NAF)
Jarvis Suslowicz		Syklistforeningen

Faglig koordinering og administrasjon av trafiksikkerhetsutvalget i 2025 har vært utført av:

Marianne Løvhaug Eklo	Roger Dalsaune	Trøndelag fylkeskommune, avdeling Veg
-----------------------	----------------	---------------------------------------

2.3 Antall møter i Trafiksikkerhetsutvalget

Det er i 2025 avholdt 4 ordinære møter, 2 ekstraordinære møter, i tillegg til en pressekonferanse og et trafiksikkerhetsseminar for kommunene.

Dato	Sted/møteform	Aktivitet
6. januar	Stiklestad/Verdal	Pressekonferanse
12. februar	Teams	Ekstraordinært møte
19. mars	Trondheim	Møte
20. mai	Værnes	Møte
6. juni	Hell	Trafiksikkerhetsseminar for kommunene
25. september	Værnes	Møte
19. november	Steinkjer	Møte
3. desember	Teams	Ekstraordinært møte



2.4 Antall saker/saksmengde

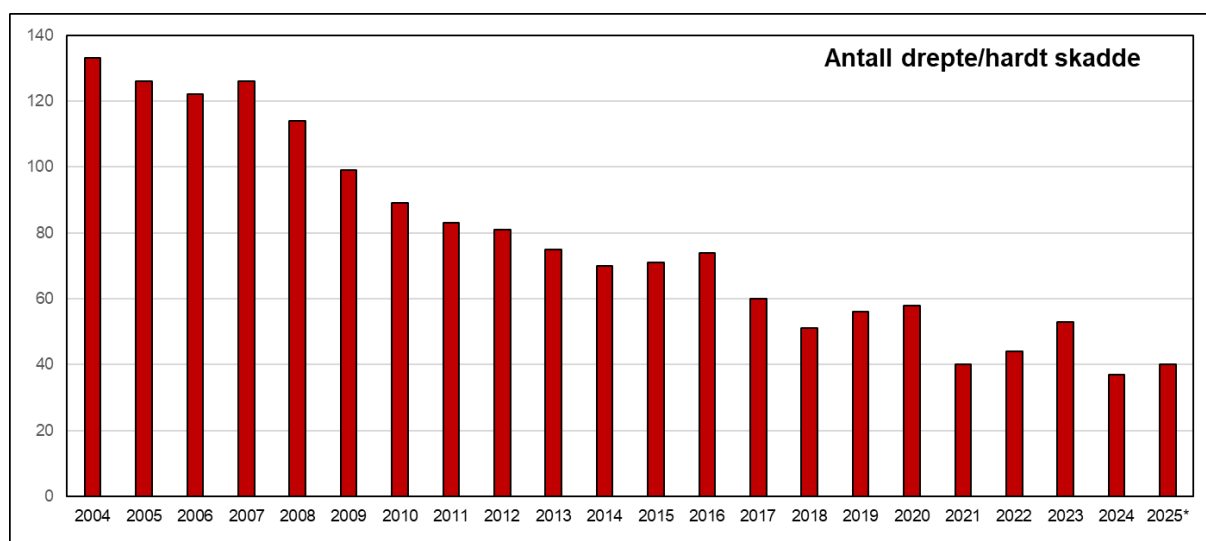
Trafikksikkerhetsutvalget har behandlet 44 ordinære saker i 2025.

I tillegg behandles orienteringer og rapporter fra konsultative medlemmer, som bidrar til å holde utvalget faglig oppdatert på det som foregår på flere arenaer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

3 Oppdraget til Trafikksikkerhetsutvalget

3.1 Trafikkulykkessituasjonen i fylket.

FTU får jevnlig rapportering om ulykkesstatistikk fra Statens vegvesen. Ulykker er også hovedtema for den årlige pressekonferansen som gjennomføres den første uken på nyåret.



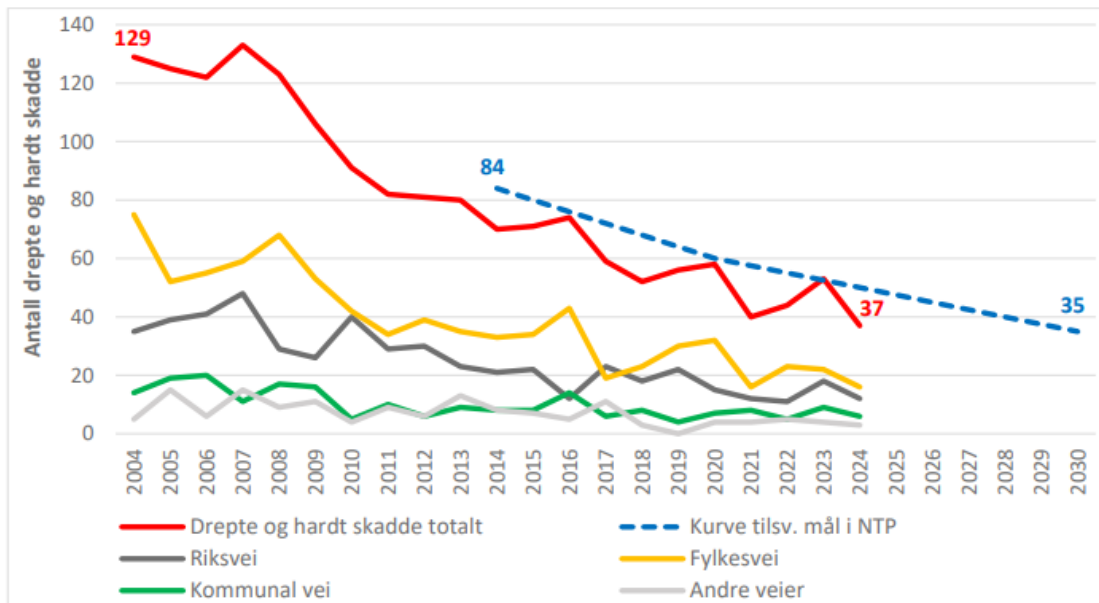
Figur 1- Antall drepte/hardt skadde i Trøndelag 2004-2025. (*=foreløpige tall)

Utviklingen for drepte i trafikken i Trøndelag er svært positiv. Det er registrert 4 drepte i Trøndelag i 2025. Dette er det laveste tallet som er registrert. Men det er fortsatt 4 for mange.

Selv om vi har nedgang i antall drepte, så ser det ikke like positivt ut når vi regner med de hardt skadde i 2025 (foreløpige tall). Ulykker med drepte og hardt skadde er det vi kaller «nullvisjonsulykker». Endelige tall foreligger ikke før mai.

Ulykkestallene for hardt skadde og drepte i Trøndelag viser en jevn nedgang for de siste tiår, i likhet med landet ellers. På landsbasis var det 111 personer som mistet livet i trafikken i 2025, mot 87 i 2024. På trønderske veier omkom 4 personer i 2025, fordelt på 4 ulykker. Alle disse var menn.

Figuren under (figur 2) viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Trøndelag, både totalt og fordelt på de ulike vegkategorier. Den stiplede linjen angir Trøndelags andel av regjeringens fastsatte etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Endelige tall for drepte/hardt skadde for foregående år foreligger normalt i mai året etter.



Figur 2 - Statens vegvesen, Trafikksikkerhetsutviklingen 2024

Figur 3 viser en sammenlikning av drepte og hardt skadde i tidsrommene 2004-2007 og 2021-2024. Her framkommer det at Trøndelag fortsatt skiller seg ut med en svært god progresjon. En systematisk, god og kunnskapsbasert innsats videre vil forhåpentligvis kunne redusere antallet alvorlige trafikkuulykker ytterligere i årene som kommer.

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2007	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2021-2024	Prosentvis endring fra 2004-2007 til 2021-2024	Vurdering av utvikling
Østfold	63,5	32,25	-49 %	
Akershus	106,75	63,25	-41 %	
Oslo	73,25	57,50	-22 %	
Innlandet	155,75	79,00	-49 %	
Buskerud	74,75	35,25	-53 %	
Vestfold	53,00	33,25	-37 %	
Telemark	50,00	31,25	-38 %	
Agder	87,00	42,50	-51 %	
Rogaland	80,25	55,50	-31 %	
Vestland	139,00	89,25	-36 %	
Møre og Romsdal	70,00	30,50	-56 %	
Trøndelag	127,25	43,50	-66 %	
Nordland	54,00	43,00	-20 %	
Troms	45,50	22,00	-52 %	
Finnmark	20,00	13,50	-33 %	
Norge samlet	1200,00	671,50	-44 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	537,50	-55 %	

Figur 3 -Sammenlikning av drepte og hardt skadde i 2004-2007 og 2021-2024. Statens vegvesen, Trafikksikkerhetsutviklingen 2024

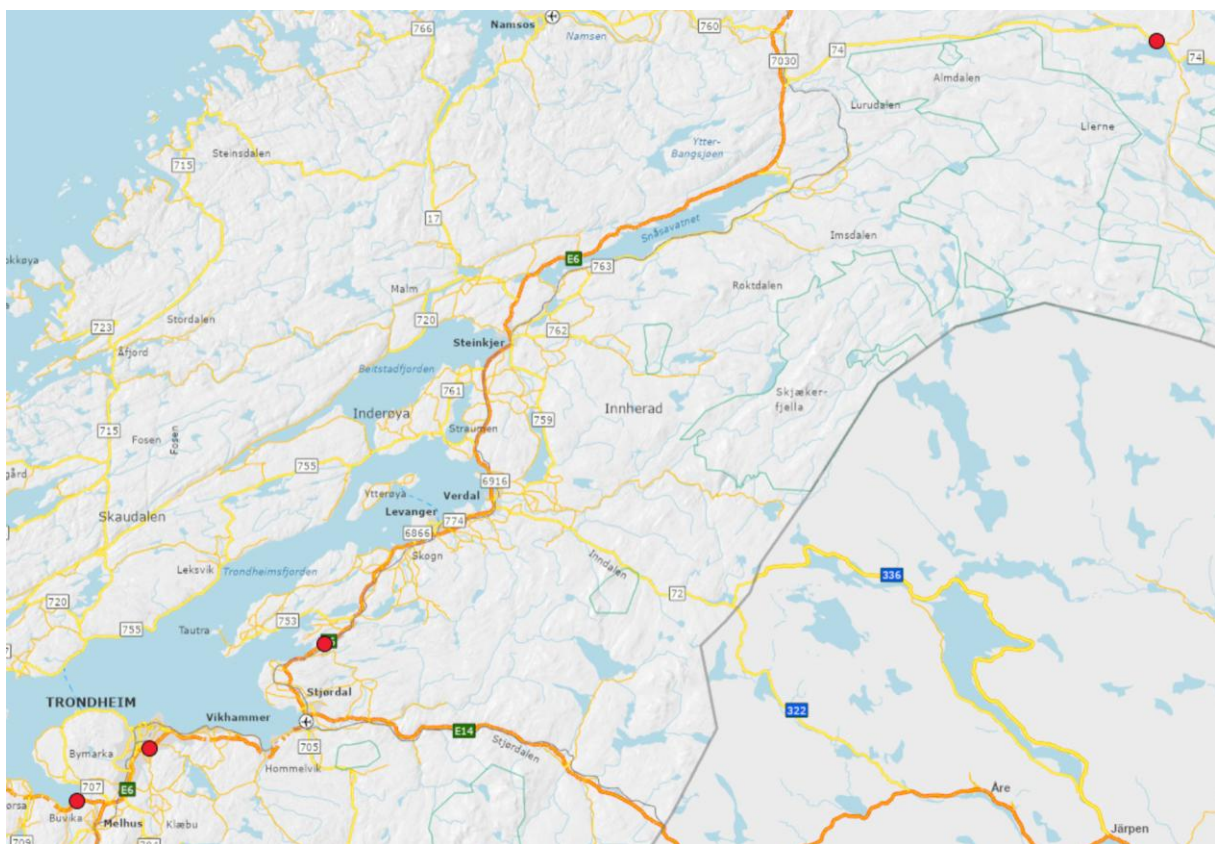
3.2 Koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40 a).

Fylkeskommunen har ansvar for å anbefale og koordinere tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket. I Trøndelag er dette ansvaret lagt til Trafikksikkerhetsutvalget (FTU). Koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet er regnet som Trafikksikkerhetsutvalgets viktigste oppgave.

Det er grunn til å tro at det er summen av trafikksikkerhetstiltak som gjør at den langsiktige trenden er god. Gjennom innsats på mange områder har vi klart å redusere antall ulykker med dødsfall og alvorlige skader. Dette gir oss håp om at vi kan nå målet om null drepte i 2050.

FTU er iverksetter av en rekke tiltak i Handlingsprogrammet for trafikksikkerhet.

Det er summen av tiltak, både trafikantrettede, fysiske tiltak på vegnettet og organisatoriske tiltak som bidrar til å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken.



Figur 4 - Kartet indikerer hvor dødsulykker har skjedd i Trøndelag i 2025

3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er en konkretisering av tiltak etter føringer i Meld. St. 40 og NTP. Tiltaksplanen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og storbykommunene. I tillegg har en rekke interesseorganisasjoner bidratt til planen. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom trafikksikkerhetsaktørene. I Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) er det satt en ambisjon om at



det maksimalt skal være 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikken innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i 2050. Dette er første gang denne ambisjonen tidfestes.

Det er et mål om en tettere sammenheng mellom trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Med utgangspunkt i føringene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, har fylkeskommunene blitt bedt om å prioritere tiltak innenfor følgende innsatsområder i planperioden 2022-2025:

- Fart
- Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn
- Barn og unge 0-14 år
- Ungdom og unge førere
- Gående og syklende
- Motorsykel og moped
- Møte- og utforkjøringsulykker
- Trafikksikkerhet i offentlige og private virksomheter (kommuner og fylkeskommuner)



Tiltaksplanen for perioden 2022-2025 inneholder i alt 179 tiltak innenfor 15 temaområder. Av disse er fylkeskommunen angitt som ansvarlig for gjennomføring av 18 tiltak.

Flere av tiltakene favner under Trafikksikkerhetsutvalgets handlingsprogram, eller berører FTUs arbeid på andre måter, mens andre ivaretas av andre enheter i fylkeskommunen. Tiltaksplanen følges opp med årlige rapporteringer, som viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemål i NTP og tilstandsmål i tiltaksplanen. Oppfølging av tiltakene følges opp annethvert år.

En oversikt over tiltak som fylkeskommunen har ansvaret for, er listet opp i vedlegg til slutt i denne årsmeldingen.

Samtidig med at tiltaksplanen for perioden 2022-2025 har blitt fulgt opp i 2025, har det vært gjennomført et omfattende arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029. Planen har vært til høring høsten 2025, og fylkestinget i Trøndelag vedtok i desember at de ser svært positivt på at Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 favner bredt, og ansvarliggjør de mest sentrale aktørene innen trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Videre at de stiller seg bak de 27 tiltakene som fylkeskommunene har ansvaret for i den nasjonale tiltaksplanen, og vil følge disse opp.

Den endelige planen for perioden 2026-2029 vil bli overlevert til statsråden for samferdsel 12. mars 2026.



3.4 Handlingsprogrammet

3.4.1 Resultater sammenholdt med avsetningen av midler til tiltak

Handlingsprogrammet til FTU sammenfatter tiltak under driftsbudsjettet. Budsjettet og regnskapet er sammenstilt i tabellen nedenfor, hvorav regnskap er presentert på hovedområdenivå.

Budsjett og regnskap drift trafikksikkerhet 2025		
<i>Tall i 1000 kr</i>		
	Budsjett	Regnskap
Administrasjon	970	968
TT kontor/reise	480	
Møteutgifter, kontingenter, administrativ oppfølging og faglig utvikling	490	
SPISSET satsing - tiltak ungdom	600	243
Prosjekt med risikoutsatt ungdom basert på "Glatta" i Ringsaker	400	
Prosjekt TS-opplæring minoritetsspråklige elever vgs	200	
BRED satsing - Trafikksikker kommune	2470	1967
Pressekonferanse	10	
Seminar med kommuner	60	
Trafikksikker kommune, skole, barnehage, hjertesoner	1000	
Ekstra ressurs oppfølging kommuner	900	
Stimuleringstilskudd TS-kommuner	500	
Tiltak myke trafikanter	2610	2674
Forebyggende dager - vgs	520	
Minnemarkering - Lys til ettertanke	90	
Refleks	200	
Reflekskampanje vgs TRFK	170	
Trøndsk trafikksikkerhetstreff	150	
Trafikkopplæring på sykkel	330	
TS pris	60	
Skolesekker skolestartere	1010	
Hjelpesending skolesekker	80	
Forskning/Utvikling	500	511
Søkbare midler til forskning, eller vurdert behov gjennom året	500	
Tilskudd	2500	1825
Tilskudd til kommuner/lag/foreninger	2500	
Transporttiltak	2350	1452
Trygt hjem for en 50 - lapp	1400	
RussBuss	950	
Videregående skole tiltak etter konkurranse	0	194
SUM	12000	9834

FTU sitt handlingsprogram for 2025 er gjennomført med et mindreforbruk på ca. 2,16 millioner.

Innen prosjektområdet Spisset satsing, kan mindreforbruket knyttes til at prosjektene ikke kom helt i gang før høsten 2025.

Mindreforbruket innen området Transporttiltak er knyttet til Trygt hjem for en 50-lapp, som har ikke nådd sitt fulle potensial. Pilotprosjektet for ny ordning har kommet godt i gang, og flere soner vil komme til i 2026.

Det ble budsjettet med 500 000 til stimuleringstilskudd for 2025. Steinkjer kommune ble godkjent i desember 2025, men tilskuddet ble først belastet i 2026.

En del av underforbruket er også bundet opp i tilskudd til trafiksikkerhet, hvor det er gitt utsettelse til 2026 for en del tiltak, og noen har av ulike årsaker ikke blitt gjennomført.

3.5 Nærmere om tiltakene i handlingsprogrammet

3.5.1 Stimulere til godt arbeid i de kommunale trafiksikkerhetsutvalgene.

Det er først og fremst følgende formålsområder i Handlingsprogrammet som skal stimulere til trafiksikkerhetsarbeid i kommunene:

- Bred satsing – Trafiksikker kommune
- Spisset satsing
- Myke trafikanter

FTU har vedtatt et mål om at 20 kommuner skal være godkjent som trafiksikre kommuner innen utgangen av 2026. Ved utgangen av 2025 er tallet 11. Men flere kommuner er i prosess.

Trafiksikkerhetsseminar for kommunene ble gjennomført 5. juni. Seminaret ble avholdt på Scandic Hell Hotel.



Rune Pettersens fortelling som pårørende ble en sterk avslutning på seminaret for kommunene. (Foto: Marianne L. Eklo, Trøndelag fylkeskommune)



På samlingen møttes 44 deltakere, bestående av representanter fra 13 kommuner, politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Statsforvalteren, trafikkskolebransjen, lastebileierbransjen og politikere og administrasjon fra Trøndelag fylkeskommune.

Hovedpunkter på programmet var:

- Hvor står trafikksikkerheten i dag, nasjonalt og regionalt?
- Hva har vi gjort riktig? -en kommune til inspirasjon
- Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet
- Trafikksikker kommune som verktøy for å redusere risikoen
- Blindsoner på store kjøretøy
- En historie fra en etterlatt etter en dødsulykke

Engasjementet blant deltakerne er stort på slike samlinger, og praten fortsetter gjerne i pausene. Det er tydelig at et slikt arrangement har stor nytteeffekt. Både som en arena for fylkeskommunen og andre etater til å snakke om trafikksikkerhet med kommunene, og for deltakerne til å luften erfaringer og spørsmål til etater, fylkeskommunen og andre deltakere.

3.5.2 Bred satsing

Trygg Trafikk er den viktigste gjennomfører av tiltak innen bred satsing, og en stor andel av midlene som avsettes til dette formålet i handlingsprogrammet overføres til Trygg Trafikk. Trygg Trafikk rapporterer løpende til FTU, og de utarbeider en egen årsmelding.

En viktig oppgave som Trygg Trafikk utfører for FTU er Trafikksikker kommune. På sikt er det ønskelig at alle trønderske kommuner blir godkjent. Ved utgangen av 2025 har vi 11 godkjente kommuner og flere kommuner som jobber for å bli godkjent. I tillegg til arbeidet med godkjenning av kommuner, jobber Trygg Trafikk også med skoler og barnehager, som har egne godkjenningsordninger for å sertifiseres som trafikksikre. FTU har også i 2025 gitt støtte til ekstra personell som prioriterer dette arbeidet. Trafikksikker kommune bidrar til systematisk arbeid med, og økt søkelys på, trafikksikkerhet. Dette går fram av TØI sin evaluering av sertifiseringsordningen.

Trygg Trafikk Trøndelag har siden 2023 hatt et særlig fokus på sin egen kampanje: «Uten dæ» hvor artistene Grannes og Carina Dahl har laget sang, og spilt inn musikkvideo. Sangen handler om å miste noen en har kjær, og den er fulgt opp med en store og svært synlige «uten dæ» plakater på de fleste av festivalene i Trøndelag gjennom året. Artistene har i tillegg delt informasjon og oppfordret til å være rusfri i trafikken i sine sceneshow. Kampanjen har blitt videreført i 2025.

3.5.3 Spisset satsing

Trøndelagsmodellen var over mange år fylkeskommunens spissede satsing på risikovillig ungdom i trafikken. 2024 var siste driftsår av en 3-årsavtale som ble inngått mellom Trøndelag Fylkeskommune og DRIVE Norge for perioden 2022 – 2024. Det ble vedtatt at trafikksikkerhetsutvalget ikke viderefører samarbeidsavtalen med DRIVE, men at fylkeskommunen inngår en overgangsordning som gir DRIVE muligheten til å avvikle eller omstrukturere sin aktivitet, inntil ny anbudsrunde ble gjennomført og avklart. Hovedutvalg for utdanning overtok det økonomiske og organisatoriske ansvaret for oppfølging av overgangsordningen fra 01.01.25.

Det ble i 2024 igangsatt en evaluering av hvordan det går med deltakere i Kjør for livet etter at de er ferdige med programmet. Evalueringen ble gjennomført av Transportøkonomisk Institutt, og ble sluttført mars 2025.



I handlingsprogrammet for 2025 har det vært satset på to nye pilotprosjekter som retter seg mot risikoutsatte ungdommer: Trønderglatta og Trafikksikkerhetsopplæring for minoritetsungdom i videregående skole.

Trønderglatta

NAF har prosjektledelsen av pilotprosjektet Trønderglatta. Prosjektet er i en testfase fra september 2025 til juni 2026.

Målet er å redusere uønsket atferd i trafikken blant unge, bygge relasjoner mellom ungdom og aktører som politi, NAF, Trygg Trafikk og Statens vegvesen, og tilby et tilbud til bilinteresserte unge.

Konseptet går ut på at ungdommene skriver en kontrakt med arrangøren. De må følge trafikkregler og oppføre seg fornuftig for å delta. Prosjektet tilbyr konkurransekjøring og frikjøring på bane, samt undervisning og aktiviteter som fremmer trafikksikkerhet. Brudd på reglene fører til tap av retten til å delta, og alvorlige brudd fører til umiddelbar utestengelse. Prosjektet er i oppstartsfasen, og både prosjektgruppe og frivillige lærer underveis. Baneskjemaet sikrer struktur og sikkerhet. Det er inngått 68 kontrakter, og vi har hatt 80 ungdommer til stede på det meste.

Arrangementet starter med påmelding og kontraktskriving, etterfulgt av undervisning, ferdighetsøvelse (autoslalom), premieutdeling og frikjøring.

Prosjektet har blitt godt mottatt blant unge, spesielt i alderen 18-25 år, med stor interesse selv blant de som ikke kjører.

En viktig faktor for å gjennomføre prosjektet, er bidraget fra et stort antall frivillige fra NAF's lokalavdelinger (11-14 pr. arrangement).



Første samling med Trønderglatta lokket mange ungdommer til Lånkebanen. (Foto: NAF)

Trafikksikkerhetsopplæring for minoritetsungdom i videregående skole

Fylkeskommunene har ansvar for å tilrettelegge opplæringen for minoritetsspråklige elever som har kort botid i Norge og som har behov for et «overgangsår» før de begynner på ordinær Vg1.

I Trøndelag har vi satt i gang et pilotprosjekt ved Heimdal videregående skole i Trondheim. Ca. 110 elever ved Forberedende Opplæring for Voksne (FOV), i alderen 15-21 år er målgruppen. Majoriteten av disse har vært i Norge i 1-3 år.

Piloten består av tre delprosjekter:

- Holdningsskapende arbeid i samarbeid med ulike aktører
- «Mekkebil» der formålet er å øke kunnskapen om kjøretøy, bilens virkemåte, vedlikehold og reparasjon av kjøretøy med fokus på trafikksikkerhet
- Sykkelopplæring

I tillegg fikk avdelingen installert en bilsimulator i desember 2025.



Fra pilotprosjektet for minoritetselever ved Heimdal videregående skole (foto: Heimdal vgs)

3.5.4 Tiltak for myke trafikanter

Trafikkopplæring på sykkel

FTU har det overordnede faglige ansvaret for aktiviteten på de to sykkelgårdene, Eberg i Trondheim og Egge i Steinkjer. Det har vært god aktivitet på begge steder i 2025, og kun positive tilbakemeldinger fra skolene.

Trøndelag fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale med Trondheim kommune om drift av Eberg trafikkgård i 2023. Dette innebærer at en større del av kostnader for driften av sykkelgården hentes fra Miljøpakken. Trafikksikkerhetsutvalget sikrer at skoler fra kommuner som ikke er en del av Miljøpakken også får dekket transport for å besøke Eberg.

Faglig innhold i trafikkopplæringen på sykkel utvikles i tett samarbeid med Trygg Trafikk, som har det pedagogiske ansvaret for lærerkursene på sykkelgårdene. FTU har tidligere bidratt med midler til utvikling av prosjektet *Barn, oppmerksomhet, sykling (BOS)*. I tillegg benyttes læringsplattformen *sykkeldyktig.no*, som er et nyttig verktøy både for lærere og for foreldre/foresatte.

Skolesekker til skolestarterne

Hvert år finansierer fylkeskommunen innkjøp av skolesekker til barna som starter 1. klasse. Dette er et godt trafikksikkerhetstiltak. Hensikten med innkjøpet er å gjøre andre trafikanter oppmerksomme på at de yngste skolebarna er i trafikken, slik at det blir tryggere å gå til skolen. Ved å gi ut en skolesekk med mange store reflekser sikrer vi at barna er ekstra synlige på skoleveien. Sekken er med hver skoledag og er derfor den mest effektive måten å utstyre barna med refleks. I tillegg kan sekken minske kjøpepress og skape en tilhørighet for skolebarna innad i trinnet.

For 2025 ble mønsteret på skolesekken designet av DoodleTwins, to trønderske ungdommer som går på Tiller videregående skole.



Doodletwins består av Nicolay (t.v.) og tvillingbroren Marcus Drazkowski. Her viser de stolte fram sekken som rundt 5500 skolestartere skal gå med denne høsten. (Foto: Håvard Zeiner, Trøndelag fylkeskommune).

Les mer om dem her: <https://www.trondelagfylke.no/nyhetsarkiv/var-skoleleie-na-har-de-fatt-kunsten-sin-pa-5500-skolesekker/>

Skolesekkene blir direkte levert til kommunene fra leverandør. Evaluering blant brukerne gjennomføres hvert år. Sekken er ment å kunne brukes i minimum 2 år. Fylkeskommunen har siden 2020 hatt samarbeid med foreningen Jabez verden, og andre aktører, hvor brukte skolesekker blir samlet inn, og får et videre liv blant skoleelever i bl.a. Kongo. Vi har også fått på plass en god serviceordning slik at sekkene blir reparert om noe går i stykker.

*Tipp topp trønder! Skolesekkene er et populært tiltak som skal bidra til at de kjørende tar ekstra hensyn til de yngste trafikantene.
Foto: Marcus Wiseth, Trøndelag fylkeskommune*



Minnemarkering



Fra fakkeltog i Verdal januar 2025. (Foto: Marianne L. Eklo, Trøndelag fylkeskommune)

Minnemarkeringen «Lys til ettertanke» har blitt en mangeårig tradisjon for å minnes de drepte og skadde på trønderske veier. Det har blant annet blitt opparbeidet et godt samarbeid mellom mange ulike aktører i og rundt Verdal.

Trygg trafikk står ansvarlig for gjennomføringen av minnemarkeringen, som i 2025 ble gjennomført 16. januar. Markeringen startet med et fakkeltog langs E6 i Verdal, og fortsatte med taler og appeller, samt musikalsk innslag på «Vekta».

Refleks

FTU har tidligere delt ut reflekser til elever ved videregående skoler i Trøndelag. Dette ble gjentatt i 2025, hvor fylkesdirektøren samarbeidet med Trygg Trafikk, i anledning samling for russ og elevråd. Her fikk elevene ta med seg reflekser til sin skole, og fikk faglig påfyll og idéer til hvordan de kan påvirke til økt bruk av refleks til sine medelever.



Reflekser blir det aldri nok av (Foto: Marianne L. Eklo, Trøndelag fylkeskommune)



Russbuss

RussBuss – reisekort er et tiltak som gjennomføres i samarbeid med AtB.

RussBuss-tilbudet gir en rimelig og trygg transportmulighet for avgangselevne i russetiden. Det omfatter all kollektivtransport administrert av AtB i hele Trøndelag, inkludert buss, trikk, nattbuss og -trikk, båt og bestillingstransport.

Nytt for 2025 var at armbånd ble erstattet med reisebevis i PocketID-appen, noe som ble svært godt mottatt av skoler og elever.

RussBuss-reisebeviset kostet 150 kroner og var i 2025 gyldig for avgangselever i hele fylket fra 25. april til 18. mai.

FTU avsatte kr. 950.000 til tiltaket i 2025.

Trygt hjem for en 50-lapp

Trygt hjem for en 50-lapp er en ordning for ungdom som vil ta taxi hjem etter kl. 22.00 i helgene. Det er trygt, billig, og man slipper å bruke egen bil eller sitte på med andre for å komme seg hjem fra ulike arrangement. Tilbudet er fortsatt todelt. Tiltaket får svært gode tilbakemeldinger fra brukerne, men det har likevel kun vært et mindretall av kommuner som benytter seg av ordningen. Dette har medført et underforbruk.



Trøndelag fylkeskommune startet utarbeidelsen av prøveprosjektet Trygt hjem 2.0. i 2024. Fylkeskommunen og AtB startet i desember 2024 første pilotsone for denne løsningen i Heim kommune, og i løpet av 2025 er det utvidet med soner i Hitra, Frøya og Grong, samt i Rennebu, Oppdal og Nærøysund mot slutten av året. Pilotprosjektet skiller seg fra den originale ordningen blant annet ved at det ikke krever finansiering fra kommunen.

Her er informasjon om tilbudet på nettsidene til AtB:

<https://www.atb.no/forside/aktuelt/trygt-hjem-for-en-50-lapp-1>

Reiser i kommunene er delt inn i ulike soner. I tillegg er det egne kommunekryssende soner for Rennebu/Oppdal og Hitra/Frøya.

Pilotprosjektet fortsetter i 2026 og utvides med flere soner.

Trøndsk trafiksikkerhetstreff

Trøndsk trafiksikkerhetstreff er en konferanse med en lang tradisjon, som spesielt er rettet mot trafikkklærere og sensorene i Statens vegvesen, men er også åpent for andre som jobber med trafiksikkerhet. Konferansen 2025 ble arrangert på Hell/Stjørdal 23-24. januar.

Tema for konferansen var Rus i trafikken, Mentale forberedelser til førerprøven, Ny teknologi og Tilstand på norske veier.



*Det var en bredt sammensatt forsamling som deltok på Trøndsk Trafikksikkerhetstreff i januar 25
(Foto: Anita Kvam, Norges Trafikkskoleforbund)*

Trafikksikkerhetsprisen 2025

Trøndelag fylkeskommunes trafikksikkerhetspris har blitt delt ut siden midten av 1980-tallet. Det var noen års pause i forbindelse med fylkessammenslåing og pandemi, men prisen var for fullt tilbake fra 2021.

Prisen gis til en enkeltperson, forening, lag eller utvalg som har bemerket seg positivt innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

FTU besluttet i november 2025 at vi går tilbake til at prisutdelingen skal foregå i fylkestinget i juni (sommertinget). Det innebærer at prisen for 2025 vil, forutsatt at det kommer inn egnede kandidater, bli utdelt i juni 2026.



3.5.5 Faglige forum knyttet til FTU

Rusforum Trøndelag

Rusforum Trøndelag ble etablert våren 2022 og består av representanter fra politiet i Trøndelag, Utrykningspoliet, Statsforvalteren i Trøndelag, Trygg trafikk og Trøndelag fylkeskommune.

Det er også invitert inn andre fagressurser innen rusfeltet til møtene, bl.a. fra St. Olavs hospital.

Hensikten med forumet er å dele kunnskap om rus i trafikken, og være en rådgivningsgruppe for FTU. Forumet hadde 2 møter i 2025.

Mandat for forumet ble vedtatt i FTU 1. september 2023 og inneholder følgende om formål: «Rådgivningsgruppen skal innhente kunnskap og data om rusrelatert kjøring fra politiet i Trøndelag. Rådgivningsgruppen kan innhente data fra andre virksomheter som er relevant for trafikksikkerhet og rus. Rådgivningsgruppen skal være en diskusjonspartner for FTU.»

En viktig aktivitet i 2025 har vært på samhandling mellom Rusforum og St. Olavs hospital for å etablere et eget prosjekt for fastleger knyttet til alkohol og PETH-prøver.



Budskapet om å kjøre rusfritt var godt synlig på større arrangementer i Trøndelag (Foto: Marianne L. Eklo, Trøndelag fylkeskommune)

Forumet Eldre i trafikken Trøndelag

Med utgangspunkt i Utvidet fagnettverk trafikksikkerhet, ble forumet Eldre i trafikken Trøndelag opprettet i 2025. Forumets mandat ble vedtatt i FTU 19. november. Forumet skal arbeide for å bedre trafikksikkerheten blant det stadig økende antallet eldre trafikanter i fylket.

MC-Forum

Trøndelag fylkeskommune administrerer fylkets MC-forum, som er et samarbeidsforum for etater, trafikksikkerhetsorganisasjoner og MC-organisasjonene. Forumet arbeider for bedre trafikksikkerhet for motorsyklistene og har avholdt 2 møter i 2025. Dette er et viktig bidrag i oppfølging av tiltak 88 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

3.6 Tiltak ut over det som framgår av Handlingsprogrammet

3.6.1 Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten

Ved å bruke Politisk sekretariat, blir alle saksdokumenter knyttet til Trafikksikkerhetsutvalget tilgjengelig på fylkeskommunens nettside. Dette gjør dokumentene lett tilgjengelig for kommunene og andre som har interesser i trafikksikkerhetsarbeidet.

På nettsidene til fylkeskommunen (trondelagfylke.no) har temaet Trafikksikkerhet en egen temaside, som gjør det lettere for publikum å få oversikt over tiltak og aktiviteter.

Et godt samarbeid med kommunikasjonsavdelingen bidrar til at vi kan informere om tiltak både på egne nettsider og sosiale medier. Eksempler på dette er informasjon om skolesekker til alle skolestartere og muligheten for kommuner, lag og foreninger til å søke om støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Den årlige pressekonferansen på nyåret er også et svært viktig informasjonstiltak. Denne beskrives nærmere i kapittel 3.6.3.

3.6.2 Bidrag til trafikksikkerhetsarbeidet fra interesseorganisasjoner knyttet til utvidet trafikksikkerhetsforum

Norges Trafikkskoleforbund (NTFS)

Eksempler på hva NTFS har bidratt med i 2025:

- Trøndsk Trafikksikkerhetstreff, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens Vegvesen, Fylkeskommunen og Nord universitet.
- Deltatt i Kommunenes trafikksikkerhetsdag planleggingsgruppe og holdt innlegg om yrkestrafikanten
- Arbeid med å tilby kurs i etterutdanning for trafikklærere i Trøndelag.
- Avholdt kurs i ADAS
- Avholdt medlemsmøter
- Deltatt i MC forum
- Tatt initiativ til å starte den tverrfaglige gruppen Eldre i trafikken i samarbeid med Fylkeskommunen, NAF, SVV, Trygg trafikk, Politiet og Statsforvalteren



Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Norges Lastebileier-Forbund videreførte trafikksikkerhetsprogrammet Venner på veien, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner. Programmet har fokus på «Stopp-Se-Vink», og å gjøre seg sett i trafikken.

NLF besøkte i 2025 9 skoler og 23 klasser. 731 elever fikk utdelt vest, og lærte blant annet om blindsoner.



NLF besøker Ekne skole etter Levanger-raset. (Foto: Norges Lastebileier-Forbund)

Norges Lastebileier-Forbund videreutvikler også kvalitetsprogrammet *Fair Transport*.

I 2025 er det også arbeidet med kampanjer som:

- Oppmerksomhet i trafikken
- Sjøførskyld - Mobilbruk

De har besøkt flere skoler og læringer og holdt innlegg rettet mot disse temaene.

NAF, Norges Automobil-Forbund

Eksempler på hva NAF har gjennomført i 2025:

- Gjennomført seniortrafikantkurs i Trondheim, Orkanger, Hitra, Rennebu og Oppdal.
- Gjennomført 5 «16 til lappen»-kurs.
- Gjennomført 5 «Klar Sikt»-aksjoner ved utvalgte Circle K-stasjoner.
- Påskeaksjon ved 2 Circle K-stasjoner, med fokus på lastsikring og beltebruk.
- Refleksens dag ved Charlottenlund barneskole og Solbakken barnehage.
- Delt ut 6 Naffens Trafikkbokser til barnehager.
- Sponset forestillingen «*Ville veier og vrang skilt*».
- Startet pilotprosjektet og gjennomført 4 «Trønderglatta» sammen med TFK, politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk.
- NAF MC Trondheim har gjennomført «Sikker på MC» og gruskurs – begge finansiert av Trøndelag fylkeskommune.
- Deltatt på Motordag i Åfjord, Stjørdal Motorshow, Hegra Veterantreff, Vårslepp/gatebiltreff på Lånke, Åfjordsdagene, Gauldal gatebil sommertreff, NLFs turné på Solsiden, Kjør for mental helse, Orkland Motorshow, Åpen gård ved Øya videregående skole, Motorsporttreff



Natteravnene i Melhus, Fjell- og fårrikålfestivalen, og HMS/TS-dag sammen med Trygg Trafikk for Luftforsvaret på Ørlandet – med forebyggende trafiksikkerhetsarbeid, bruk av veltepetter, bråstoppen og annen relevant informasjon.

- NAF avd. Trøndelag Sør har i 2025 registrert 4 253 frivillige timer.

3.6.3 Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafiksikkerheten

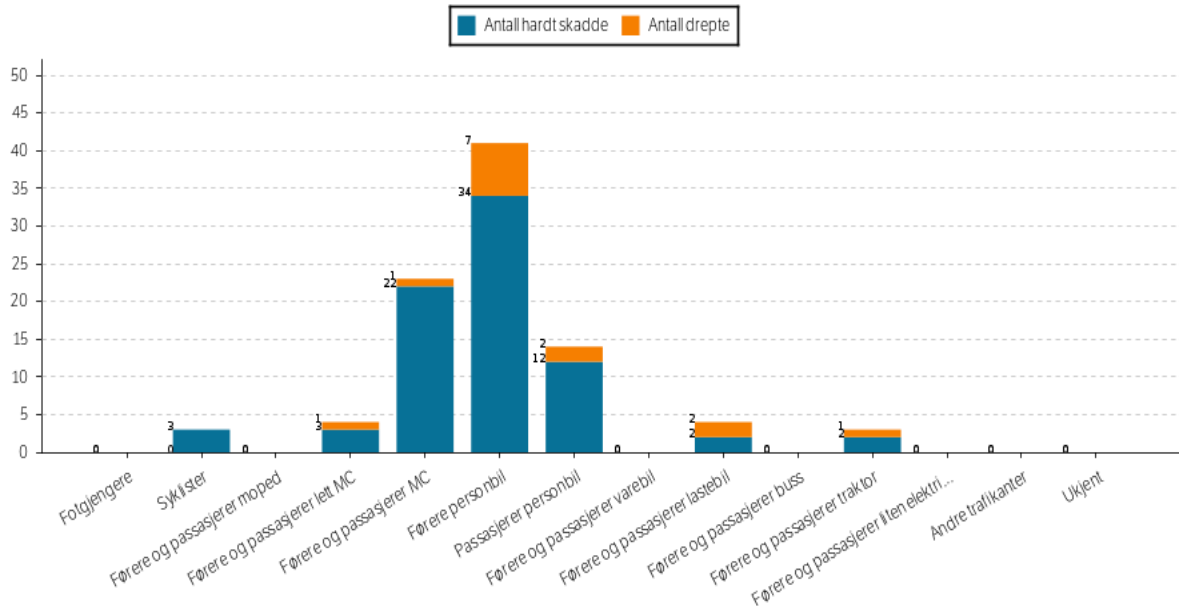
Fra 2020 til 2024 hadde fylkeskommunen en sekkepost for trafiksikkerhetstiltak på fylkesveier (investering). Fra 2025 ble det besluttet at disse midlene skal benyttes til mindre, målrettede tiltak basert på risikokurvekartlegging, jfr. Delmål 2, strategi 1 i Vegstrategien.

Risikokurveprosjektet

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen har gjennomført et pilotprosjekt for å analysere fylkesvegnettet og kategorisere kurver ut fra sannsynlig risiko for at ulykker oppstår. I prosjektet har data fra fylkeskommunens målebil vært grunnlag for beregning utført av kunstig intelligens. Dette har gjort at fylkeskommunen kan finne de stedene hvor det er størst sannsynlighet for at ulykker kan oppstå, og tiltak vil bli iverksatt for disse kurvene først.

Aktuelle tiltak for å minske utforkjøringsulykker kan være:

- Lavere fartsgrense der risikoen er høy
- Varsling før farlige veistrekninger
- Bedre kurveutforming
- Trafikksikkert sideterreng eller rekkverk



Alle utforkjøringsulykker i Trøndelag på fylkesveger 2016-2025, fordelt på reisemåte.

3.6.4 Pressekonferanse 6. januar 2026

Den årlige pressekonferansen gjennomføres av FTU i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Trøndelag politidistrikt, UP distrikt midt, Statens vegvesen, Statsforvalteren og Trygg Trafikk. Formålet med pressekonferansen er å presentere trafikksikkerhetssituasjonen i fylket, med vekt på ulykkesstatistikk. Tall for 2025 ble presentert på pressekonferansen 6. januar 2026, som ble gjennomført på Fylkeshuset i Steinkjer.

Tema for pressekonferansen var:

- Ulykkestall
- Organisatorisk TS-arbeid
- Rus
- Eldre og helse
- Veistandard, drift og vedlikehold
- Ulykkesutsatte trafikantgrupper
- Skredet ved Nesvatnet
- Forebygging



*Pål Sæther Eiden ledet
pressekonferansen 6.januar 2026*

3.7 Oppsummering

2025 har vært et godt år for Trafikksikkerhetsutvalget, med bred innsats på tvers av mange aktører. Antall drepte i trafikken i Trøndelag er rekordlavt, men fortsatt kreves målrettet og kunnskapsbasert arbeid for å også redusere antallet hardt skadde. FTU har gjennomført og videreutviklet en rekke tiltak, blant annet innen kommunesatsing, ungdomsrettede prosjekter, myke trafikanter og opplæring.

Samarbeidet med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, UP, NLF, NAF, NTSF og flere andre har vært avgjørende. Både nye og gamle forum som Rusforum, MC-forum og Eldre i trafikken har styrket det faglige grunnlaget. FTU har også fulgt opp nasjonale forventninger gjennom Nasjonal tiltaksplan og forberedelser til ny planperiode.

Arbeidet i 2025 viser at systematisk og langsiktig innsats gir resultater. Samtidig minner årets ulykker oss om at trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette med full kraft for å nå målene mot 2030 og den langsiktige nullvisjonen.



Vedlegg

Fylkeskommunens oppfølgingstiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025

Fart (kapittel 6)

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

Beltebruk og riktig sikring av barn (kapittel 8)

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

Barn (0-14 år) (kapittel 10)

- Tiltak nr. 48: Statens vegvesen, **fylkeskommunene** og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.
- Tiltak nr. 49: **Fylkeskommunene** skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for skolebarn langs skoleveger og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge.

Ungdom og unge førere (kapittel 11)

- Tiltak nr. 61: **Fylkeskommunene** og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhet for avgangselevne på videregående skole.
- Tiltak nr. 62: **Fylkeskommunene** og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafiksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger.

Gående og syklende (kapittel 13)

- Tiltak nr. 73: **Fylkeskommunene** vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag 225 km av fylkesvegnettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder. (tallene gjelder på landbasis)
- Tiltak nr. 78: **Fylkeskommunene** vil foreta trafiksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraséer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak.
- Tiltak nr. 82: **Fylkeskommunene** vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks.

**Motorsykel og moped (kapittel 14)**

Tiltak nr. 88: **Fylkeskommunene** vil legge til rette for en samordnet innsats rettet mot MC-ulykker.

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 16)

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

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

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kapittel 19)

Tiltak nr. 140: Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. **Fylkeskommunene** vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha operative trafikksikkerhetsplaner per 1/1-2026.

Tiltak nr. 143: Trygg Trafikk vil, i samarbeid med **fylkeskommunene**, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som Trafikksikker kommune, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

Tiltak nr. 144: **Fylkeskommunene** vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen.

Tiltak nr. 145: **Fylkeskommunene** vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.

Tiltak nr. 146: **Fylkeskommunene** vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap.

Tiltak nr. 147: **Fylkeskommunene** vil arbeide med sikte på å bli godkjent som Trafikksikker fylkeskommune. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunens arbeid.

Trafikksikkerhetsutviklingen

2024



**drepte
og hardt
skadde**

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

Forord

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

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

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

Denne rapporten beskriver trafikksikkerhetsutviklingen for 2024. Den er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra de andre aktørene i tiltaksplanarbeidet.

Parallelt med den foreliggende rapporten pågår det et arbeid med ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, som vil gjelde for planperioden 2026-2029. Et utkast er på høring i perioden 1. oktober – 31. desember 2025. Endelig utgave skal foreligge innen 1. mars 2026. Den foreliggende rapporten (*Trafikksikkerhetsutviklingen 2024*) er basert på tiltaksplanen for 2022-2025, men det er i tillegg oppgitt hvordan de ulike indikatorene er videreført i høringsutkastet av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.

Oslo, november 2025

Innhold

Forord.....	2
Sammendrag	5
1. Innledning	10
2. Utviklingen i drepte og hardt skadde.....	12
2.1 Nasjonalt mål og utvikling.....	12
2.1.1 Etappemål for utvikling i antall drepte og hardt skadde i NTP.....	12
2.1.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP.....	12
2.1.3 Utviklingen i antall drepte sett i forhold til etappemålet i NTP.....	14
2.1.4 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2024	16
2.1.5 Trender i ulykkesbildet	17
Aldersgrupper	17
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Samlet oversikt.....	20
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge godsbiler.....	21
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper –Spesielt om småelektriske kjøretøy/elsparkesykler	23
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om ATV.....	24
Ulykkestyper	25
Veikategori.....	26
Fartsgrensenivåer.....	28
2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket.....	29
2.2.1 Mål og utvikling i 2024	29
2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2024.....	30
2.2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm.....	31
2.2.4 Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.....	33
2.3 Utvikling i de største byområdene	34
2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land	39
2.5 Offisiell statistikk sammenliknet med data fra Traumeregisteret.....	42
3. Tilstandsutviklingen	44
3.1 Fart.....	45
3.2 Rus	50
3.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	53
3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler	53
3.3.2 Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy	56
3.3.3 Sikring av barn i bil.....	58

3.4 Barn (0–14 år).....	61
3.5 Ungdom og unge førere	63
3.6 Eldre trafikanter	65
3.7 Gående og syklende	67
3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende	67
3.7.2 Bruk av sykkelhjelmer	68
3.7.3 Syklisters synlighet	70
3.7.4 Bruk av fotgjengerrefleks	71
3.7.5 Syklister og fotgjengeres risiko.....	72
3.8 Motorsykel og moped.....	76
3.9 Godstransport på vei	79
3.9.1 Teknisk standard	79
3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene	83
3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker.....	85
3.10.1 Møtefrie veier og forsterket midtoppmerking.....	85
3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	87
3.11 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	90
Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde	92
Vedlegg 2 – Utvikling i drepte og hardt skadde i de største byområdene.....	101
Vedlegg 3 – Kommuner godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	108

Sammendrag

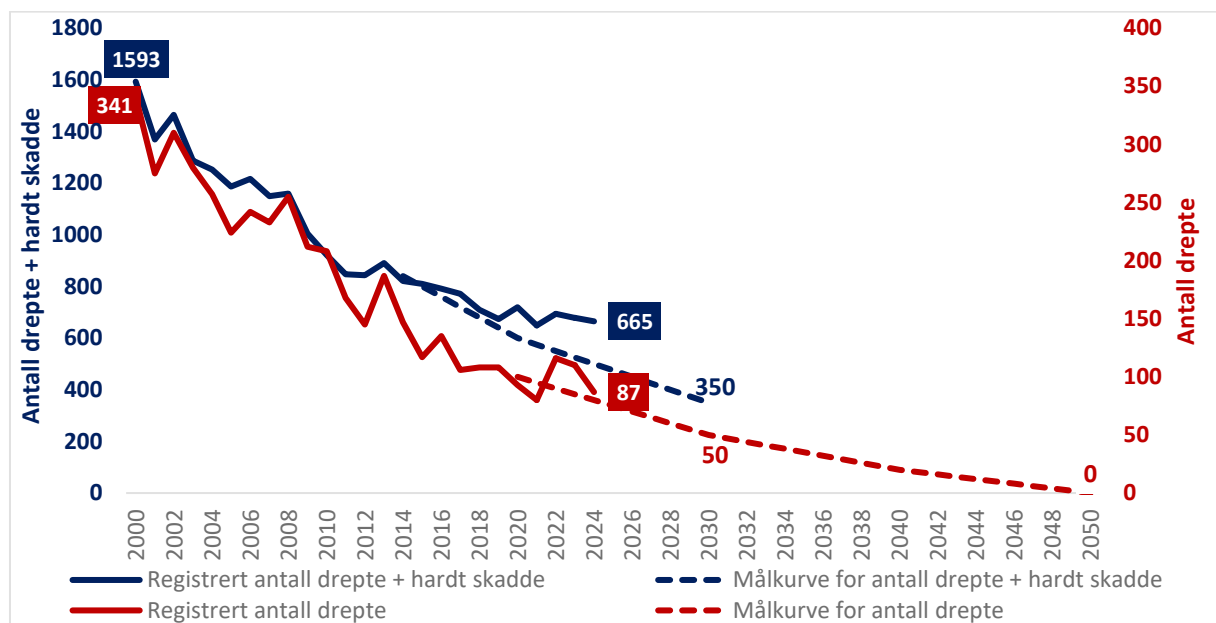
Oppfølging av etappemålet for utvikling i drepte og hardt skadde i Nasjonal transportplan (Sammendrag av kapittel 2)

Ved Stortingets behandling av *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) ble det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Dette er senere videreført i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*. I NTP er det også vist en kurve som angir nødvendig progresjon dersom vi skal være på rett kurs mot 350 drepte og hardt skadde i 2030. Kurven viser at vi burde vært nede i 500 drepte og hardt skadde i 2024.

I 2024 var det 665 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvilket er 13 færre enn i 2023, men hele 165 flere enn et resultat i samsvar med nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* er det også satt et etappemål for utvikling i antall omkomne - at maksimalt 50 personer skal omkomme i veitrafikken i 2030 og at ingen skal omkomme i 2050. Statistikken viser at 87 personer omkom i veitrafikkulykker i 2024. Dette er 23 færre enn i 2023, og det nest laveste antallet etter andre verdenskrig, bare slått av koronaåret 2021. En utvikling i samsvar med etappemålet tilsier at det maksimalt skulle vært 80 omkomne i 2024.

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



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

Figuren gir en klar grunn til bekymring. Når det gjelder summen av drepte og hardt skadde fulgte vi langt på vei målkurven fram til 2019. Etter 2019 har resultatene variert en del fra år til år, men trenden er at vi står omtrent på stedet hvil, og at gapet mellom oppnådd resultat og målkurven er økende. Vi hadde et relativt lavt antall drepte i 2024, men også det på feil side av målkurven. Foreløpig resultat etter de ti første månedene i 2025 viser en klar økning i drepte.

Vi kan konkludere med at vi per nå ligger kritisk dårlig an i forhold til etappemålene for 2030. I løpet av bare fem år må summen av drepte og hardt skadde reduseres fra mellom 650 og 700 per år til 350. I samme periode må antall drepte reduseres fra et gjennomsnitt for de siste årene på rundt 100 til 50. Vi kan med stor grad av sannsynlighet slå fast at etappemålene for 2030 ikke vil bli nådd, med mindre trafikksikkerhetsarbeidet trappes vesentlig opp. Dette gjelder både økonomisk innsats, antall årsverk som brukes til trafikksikkerhetsarbeid og viljen til å gjøre regulatoriske endringer.

Oppsummert har vi følgende særtrekk ved ulykkesåret 2024:

- Uvanlig få drepte på høsten.
- Mange hardt skadde barn.
- Mange drepte og hardt skadde i kryssulykker.
- Få drepte i møteulykker på riksveinettet.
- Svært mange drepte og hardt skadde på lett motorsykkel.
- Få drepte og hardt skadde bilførere.

Det er gjort ulike sammenlikninger mellom fylkene når det gjelder omfang og utvikling av drepte og hardt skadde. Sett over tid har Trøndelag hatt den beste utviklingen. Men også i Innlandet, Buskerud, Agder og Møre og Romsdal har det vært en gjennomgående positiv utvikling. På den annen side er det en rekke fylker der det nå har vært en lengre periode uten noe klar progresjon. Dette gjelder Oslo, Telemark, Rogaland, Nordland, Troms og Finnmark.

Norge var i 2024 det landet i Europa med færrest omkomne i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Dersom vi avgrenser oss til land med over 1 million innbyggere er dette det tiende året på rad Norge innehar denne posisjonen, enten alene eller likt med en annen nasjon. Basert på situasjonen de siste tre årene er Norge også det landet i Europa der trafikantene har lavest risiko for å bli drept per kjørte km.

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

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

Tabell S-1 oppsummerer resultater for 2024 og sammenholder disse med tilstandsmålene fastsatt i tiltaksplanen for 2022-2025.

Tabell S-1 - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
Registrert tilstand i 2024.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2024	Tilstandsmål
Fart (kap. 3.1)			
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen	60,1 % (2021)	61,9 %	72 % (2026)
Rus (kap. 3.2)			
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017) ^A	Ikke registrert^A	0,1 % (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,7 % (2016/2017) ^A	Ikke registrert^A	0,4 % (2026)
Beltebruk og riktig sikring av barn i bil (kap. 3.3)			
Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette biler	97,4 % (2019) ^B	96,9 %	98,5 % (2026)
Andel førere i tunge godsbiler som bruker bilbelte	86,5 % (2019) ^B	86,2 %	95 % (2026)
Andel barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil	65 % (2021)	70 % (2025)	75 % (2026)
Andel barn i alderen 1–8 år som er riktig sikret i bil	82 % (2021)	79 % (2025)	85 % (2026)
Uoppmerksomhet (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)			
Barn (kap. 3.4)			
Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken	3 (2021)	2	0 (minst 2 år i perioden 2022–2025)
Antall drepte og hardt skadde barn (0–14 år) i trafikken	25 (2021)	23,7 (gjennomsnitt 2022–2024)	15 (gj.snitt per år i per. 2022–2025)
Ungdom og unge førere (kap. 3.5)			
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,026 (resultat for 2018–2019)	0,024 (resultat for 2022–2024)	0,020 ^C (resultat for 2022–2025)

^A Indikatoren relateres til resultater fra veikantundersøkelser. Sist undersøkelse vi har resultater fra var i 2016/2017. En ny veikantundersøkelse er gjennomført i 2024 og 2025, men det foreligger foreløpig ikke resultater fra denne.

^B Det ble ikke gjennomført registrering av beltebruk i koronaårene 2020 og 2021.

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

Tabell S-1 (forts.) - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
Registrert tilstand i 2024.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2024	Tilstandsmål
Eldre trafikanter (kap. 3.6)			
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,019 (resultat for 2018–2019)	0,015 (resultat for 2022–2024)	0,014 ^A (resultat for 2022–2025)
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,135 (resultat for 2018–2019)	0,118 (resultat for 2022–2024)	0,101 ^A (resultat for 2022–2025)
Gående og syklende (kap. 3.7)			
Risiko for fotgjengere å bli drept eller hardt skadd per millioner gåkm	0,034 (resultat for 2018–2019)	0,030 (resultat for 2022–2024)	0,025 ^A (resultat for 2022–2025)
Risiko for syklistar å bli drept eller hardt skadd per millioner sykkelkm	0,061 (resultat for 2018–2019)	0,052 (resultat for 2022–2024)	0,046 ^A (resultat for 2022–2025)
Andel syklistar som bruker sykkelhjelme	65,9 % (2019) ^B	65,2 %	75 % (2026)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	46 % (2021)	47 %	53 % (2026)
Motorsykel og moped (kap. 3.8)			
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på tung motorsykel per millioner personkm	0,135 ^D (resultat for 2017–2020)	0,122 ^D (resultat for 2022–2024)	0,101 ^{C, D} (resultat for 2022–2025)
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på lett motorsykel per millioner personkm	0,325 ^D (resultat for 2017–2020)	0,357 ^D (resultat for 2022–2024)	0,244 ^{C, D} (resultat for 2022–2025)
Risiko for å bli drept eller hardt skadd på moped per millioner personkm	0,049 (resultat for 2017–2020)	0,032 (resultat for 2022–2024)	0,037 ^C (resultat for 2022–2025)

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

^B Det ble ikke gjennomført registrering av bruk av sykkelhjelme i koronaårene 2020 og 2021.

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

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

Tabell S-1 (forts.) - Tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
Registrert tilstand i 2024.

Indikator	Tilstand ved inngangen til planperioden	Registrert tilstand i 2024	Tilstandsmål
Godstransport på vei (kap. 3.9)			
Andel av godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll	28,2 % (2021)	28,4 %	30 % (2026)
Andel av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn som hverken har 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll	41,9 % (2021)	42,9 %	45 % (2026)
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 3.10)			
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med farts- grense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	53,5 % (per 1/1-2022)	54,8 % (per 1/1-2025)	60 % (innen 1/1-2028)
Drift og vedlikehold (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)			
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)			
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (kap. 3.11)			
Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	131 (per 1/1-2022) ^A	192 (per 10/5-2025) ^B	200 (innen 1/1-2026)
Antall fylkeskommuner som er godkjent som <i>Trafikksikker fylkeskommune</i>	2 (per 1/1-2022)	7 (per 10/5-2025)	Flest mulig ^C (innen 1/1-2026)
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (Ingen tilstandsmål knyttet til dette innsatsområdet)			

^A = 130 Trafikksikre kommuner + 1 Trafikksikker bydel.

^B = 191 Trafikksikre kommuner + 1 Trafikksikker bydel.

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

1. Innledning

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

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

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

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

Rapportens innhold og oppbygging

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

Kapittel 2.1 omhandler utviklingen på nasjonalt nivå. Her omtales også særtrekk ved ulykkesbildet i 2024 og mer langsiktige utviklingstrekk. Utviklingen er vist splittet på henholdsvis aldersgrupper, trafikantgrupper/kjøretøygrupper, ulykkestyper, veikategorier og fartsgrensenivåer.

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

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

I *Meld. St. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029* ble det satt som ambisjon at nullvekstmålet for persontransport i de ni største byområdene¹ skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde blant gående og syklende. Dette er også gjentatt i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og vist til i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*. Vi vil følge opp om denne ambisjonen nås. Dette er omtalt i kapittel 2.3. I **vedlegg 2** er det vist detaljerte figurer for hvert av de ni byområdene, med utviklingen i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper.

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

Det er vel kjent at den offisielle ulykkesstatistikken basert på politirapporterte personskaueulykker ikke fanger opp alle skadde i veitrafikkulykker. Dette gjelder i særlig grad lettere skadde, men også mange hardt skadde. For å få et mer utfyllende bilde av ulykkessituasjonen er det i kapittel 2.5 vist en sammenlikning mellom drepte og hardt skadde i den offisielle ulykkesstatistikken og statistikk fra Nasjonalt traumeregister (NTR), som alle sykehus med traumebehandling/traumeenhet skal levere data til.

I **kapittel 3** er det gitt en omtale av tilstandsutviklingen. Omtalen er strukturert etter innsatsområdene i tiltaksplanen for 2022-2025, og dekker 11 av de 15 innsatsområdene. Omtalen omfatter både oppfølging av *tilstandsmålene* og av de *utdypende indikatorene* (jf. opplisting av tilstandsmål og indikatorer i vedlegg 4 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*). For de fire resterende innsatsområdene² har vi ikke funnet gode indikatorer som gir grunnlag for en kvantitativ oppfølging av tilstandsutviklingen. Her er det i tiltaksplanen i stedet formulert en overordnet tilstandsbeskrivelse som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Oppfølging av disse tilstandsbeskrivelsene inngår ikke som en del av det foreliggende dokumentet.

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

I tiltaksplanen er det mål for antall *Trafikksikre kommuner*. I **vedlegg 3** er det vist en oversikt over godkjente kommuner per 10/5-2025.

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

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

2. Utviklingen i drepte og hardt skadde

2.1 Nasjonalt mål og utvikling

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

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

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

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

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

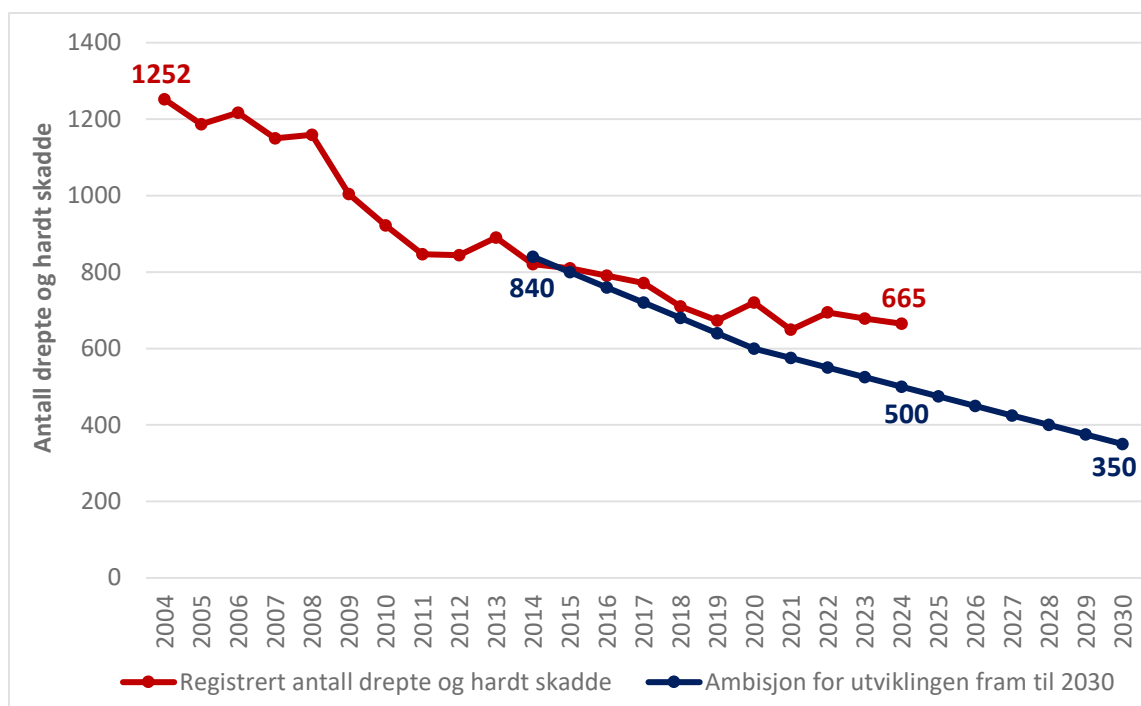
Oppsummert er gjeldende etappemål:

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

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

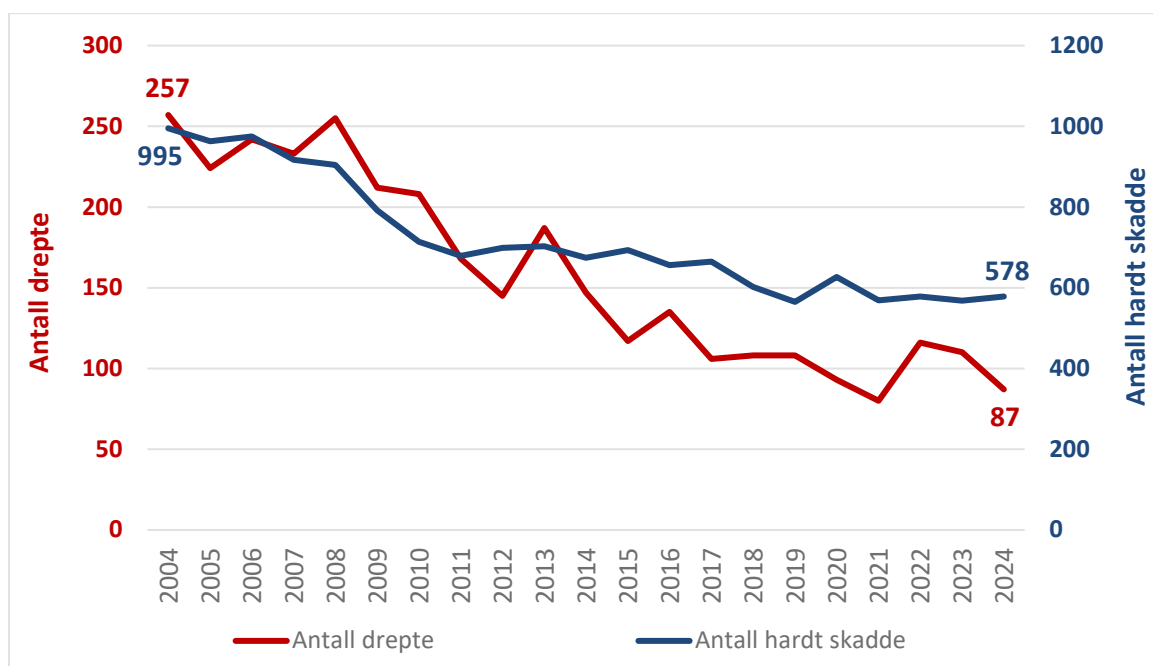
Gjennomgangen i kap. 2.1.1 viser at ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen er holdt fast gjennom fire utgaver av *Nasjonal transportplan* (og med skiftende regjeringer). I alle de fire stortingsmeldingene om NTP er det angitt en kurve som viser nødvendig progresjon for at utviklingen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

I 2024 var det 665 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvilket er 13 færre enn i 2023, men hele 165 flere enn et resultat i samsvar med nødvendig progresjon for å være på rett kurs mot et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Figur 2.1 viser at vi i årene 2014-2019 langt på vei fulgte målkurven. Etter 2019 har resultatene variert en del fra år til år, men trenden er at vi står omtrent på stedet hvil, og at gapet mellom oppnådd resultat og målkurven er økende.



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

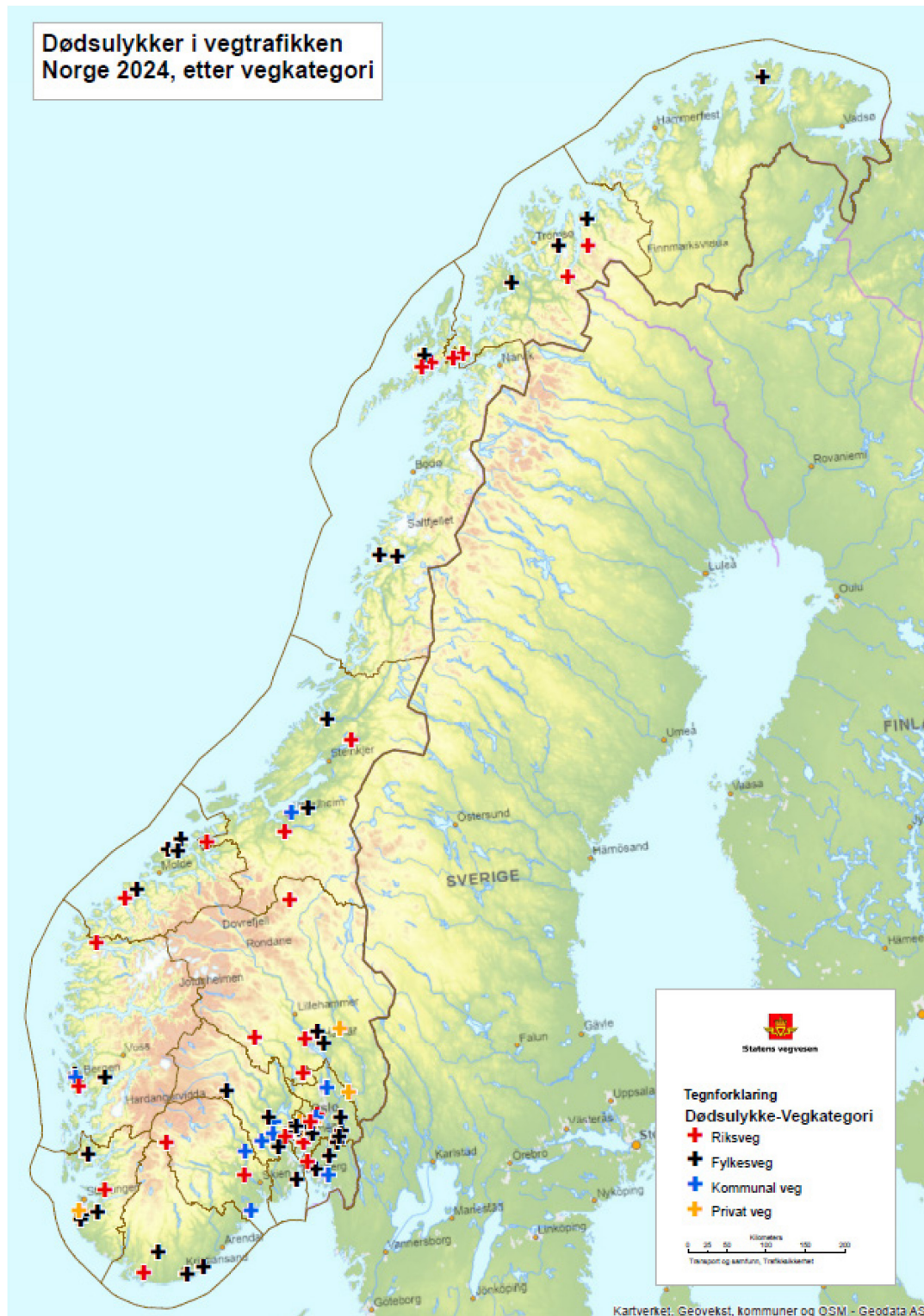
Figur 2.2 viser ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde. Fra 2008 til 2015 var utviklingen klart mer positiv for antall drepte enn for antall hardt skadde. Dette illustreres ved at det i 2008 var 3,5 hardt skadde per drept, mens tilsvarende forholdstall i 2015 var 5,9. Etter 2015 har det ikke vært noen klar trend, og forholdstallet har de fleste årene ligget mellom 5 og 7. I 2024 var det 6,6 hardt skadde per drept, som var en klar økning i forhold til 2022 og 2023, da forholdstallet var henholdsvis 5,0 og 5,2. Imidlertid var forholdstallet høyere i 2020 og 2021 enn i 2024, med henholdsvis 6,7 og 7,1 hardt skadde per drept.



Figur 2.2 - Ulykkesutviklingen splittet på drepte og hardt skadde.

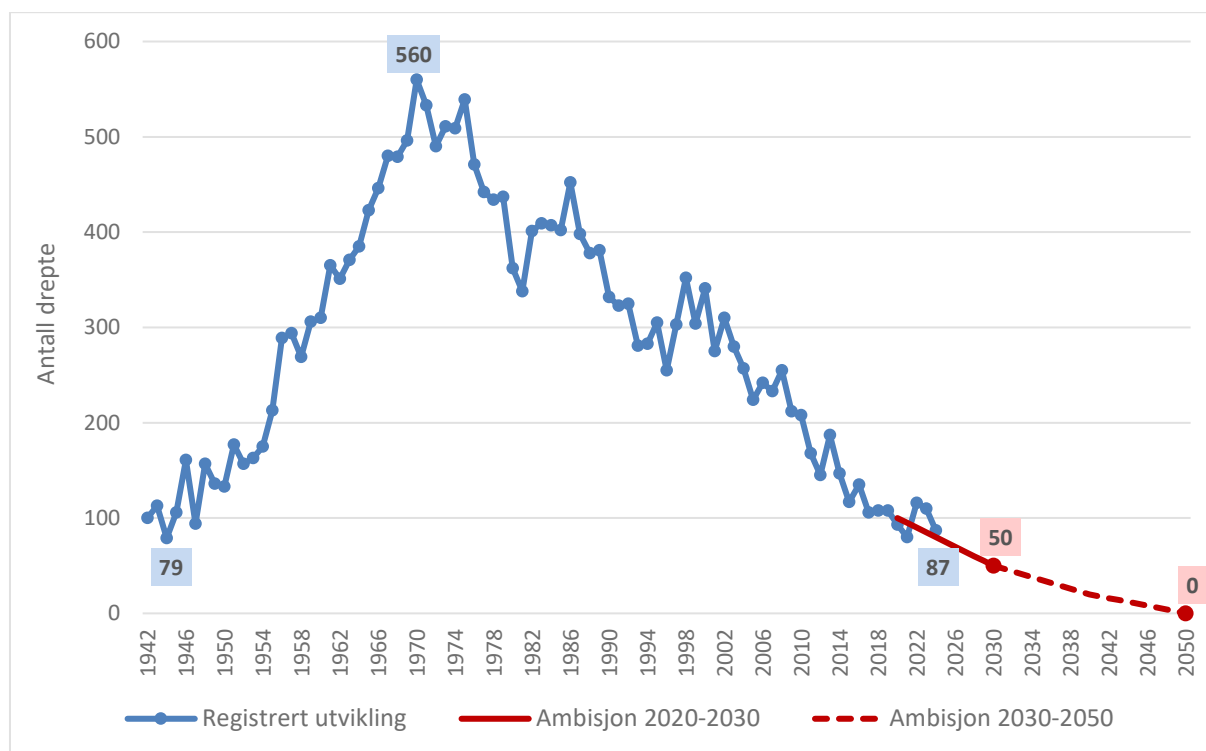
2.1.3 Utviklingen i antall drepte sett i forhold til etappemålet i NTP

Som omtalt i kapittel 2.1.1 er det i tillegg til etappemålet for utvikling i summen av drepte og hardt skadde, også satt et mål for utviklingen i antall drepte. I 2030 skal det maksimalt være 50 drepte, og i 2050 skal ingen omkomme i veitrafikken. I 2024 omkom 87 personer, fordelt på 82 dødsulykker. Figur 2.3 viser hvor disse ulykkene skjedde.



Figur 2.3 - Dødsulykkene i Norge i 2024.

Figur 2.4 viser utviklingen i antall drepte fra og med 1942. Figuren viser at den langsiktige trenden har vært klart positiv etter 1970, da det var 560 som omkom i veitrafikken. Dette til tross for at dagens trafikkmengde er 3,5 ganger trafikkmengden i 1970. Dersom risikoen for å bli drept per kjørte km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt nærmere 2000 drepte i 2024 i stedet for 87. En annen måte å illustrere utviklingen på er at det i 2024 i gjennomsnitt var én drept for hver 545 mill. kjørte km, mens det i 1970 var gjennomsnittlig 22,7 drepte på tilsvarende distanse.



Figur 2.4 - Utvikling i antall drepte 1942-2024 og regjeringens ambisjon for videre utvikling fram til 2050.

Etter 1947 har det kun vært tre år med færre enn 100 omkomne i trafikken. Foruten 2024 gjaldt det koronaårene 2020 og 2021. Det er god grunn til å anta at den reduserte trafikken som følge av restriksjoner under koronapandemien var en medvirkende årsak til det gode resultatet disse to årene. 2024 er det første «normalåret» etter 1947 med færre enn 100 drepte i veitrafikken.

Foreløpige tall for de ti første månedene i 2025 viser at det var 99 omkomne i veitrafikken, med andre ord et høyere antall enn i hele 2024. Året begynte bra, men vi hadde svært dårlige tall i juni og juli, med totalt 35 drepte. Dette er det høyeste antall drepte i juni og juli siden 2016.

Figur 2.5 viser løpende antall drepte siste 12 måneder. Figuren viser at det i perioden 1. november 2024 til 1. november 2025 var 108 drepte. Til sammenlikning er det laveste som er registrert i en 12 måneders periode 74 drepte. Dette var fra 1. mars 2021 til 1. mars 2022.



Figur 2.5 – Løpende antall drepte i trafikken siste 12 måneder.

2.1.4 Særtrekk ved ulykkessituasjonen i 2024

Dersom vi ser på ulykkesstatistikken for enkeltåret 2024 finner vi følgende særtrekk:

- Uvanlig få drepte på høsten. Fra og med 1. september og ut året var det kun 18 drepte. Til sammenlikning var det i 2022 og 2023 henholdsvis 33 og 37 drepte disse fire månedene.
- Mange hardt skadde barn. Det var hele 32 hardt skadde barn i alderen 0-14 år. Dette er det høyeste antallet siden 2016. Heldigvis var ikke antall drepte barn unormalt høyt.
- Mange drepte og hardt skadde i kryssulykker. Det var 124 drepte og hardt skadde i kryssulykker, hvilket er nær 30 prosent høyere enn gjennomsnittet for de foregående fire årene, og det høyeste antallet siden 2015. Det høye antallet er fordelt på alle veikategorier, men er mest markant for fylkesveier.
- Få drepte i møteulykker på riksveinettet. 15 personer ble drept i møteulykker på riksveinettet. Dette er nesten en halvering sammenliknet med 2022 og 2023, og det laveste antallet som er registrert (etter 1990). Antall hardt skadde i møteulykker på riksveinettet lå nærmere et «normalnivå».
- Svært mange drepte og hardt skadde på lett motorsykkel. Antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel har over tid vært økende, noe som skyldes en kraftig økning i trafikkarbeidet med lett motorsykkel. Statistikken for 2023 ga grunn til bekymring, med hele 40 drepte og hardt skadde på lett motorsykkel. Dette var det til da klart høyeste antall drepte og hardt skadde på lett motorsykkel siden 1990. I 2024 økte antallet ytterligere, til 43. 33 av de 43 var 16 eller 17 åringer. Av de 43 drepte og hardt skadde på lett motorsykkel i 2024 var det 5 omkomne. Også dette et uvanlig høyt antall.
- Få drepte og hardt skadde bilførere. Det var 28 drepte og 148 hardt skadde bilførere. Med unntak av 2021 er dette det laveste antallet drepte og hardt skadde bilførere som er registrert (etter 1990).

2.1.5 Trender i ulykkesbildet

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

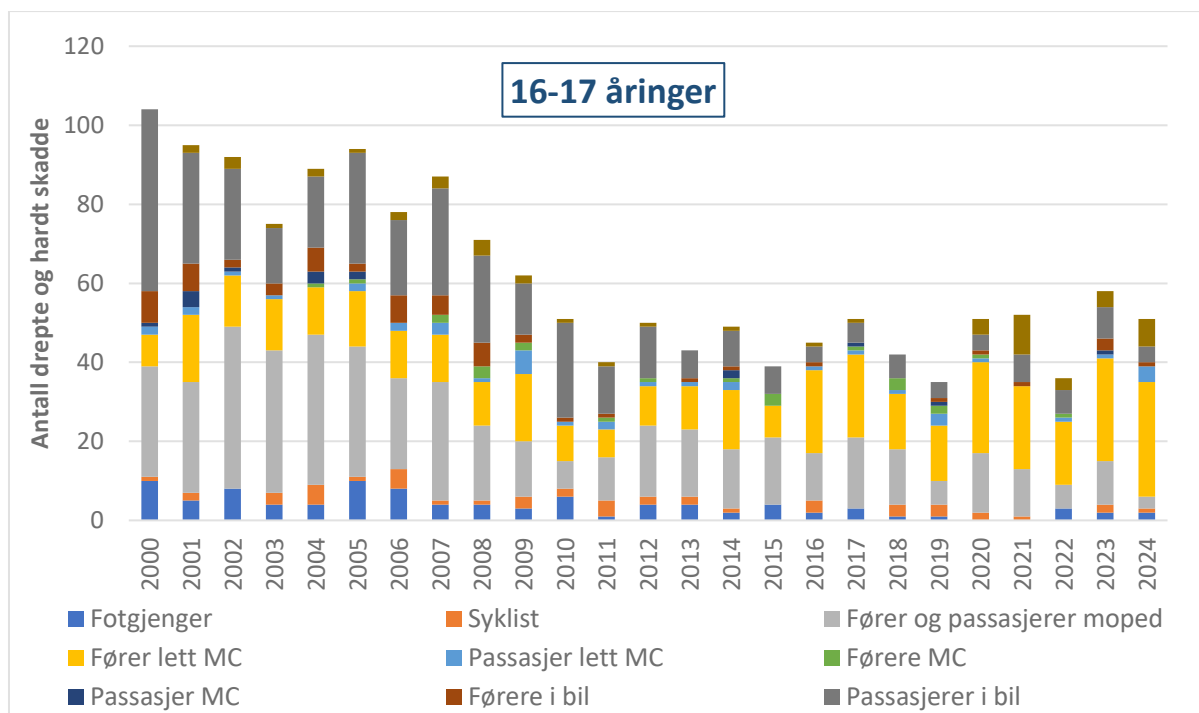
Aldersgrupper

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

Dersom vi trekker linjene helt tilbake til 60-tallet er det ingen tvil om at utviklingen har vært mest positiv for **barn**. I 1969 omkom hele 103 barn i alderen 0-14 år i trafikken, mens vi i 2019 for første gang hadde null drepte barn. I årene etter 2019 har vi hatt mellom to og fire drepte barn hvert år. Også for hardt skadde var utviklingen svært positiv fram til 2019. Imidlertid kan det se ut til at den positive trenden har snudd, og vi må tilbake til 2016 for å finne et år med flere hardt skadde barn enn i 2024 (jf. kapittel 2.1.4). Det vises til figurene 3.11 og 3.12 og til nærmere omtale i kapittel 3.4.

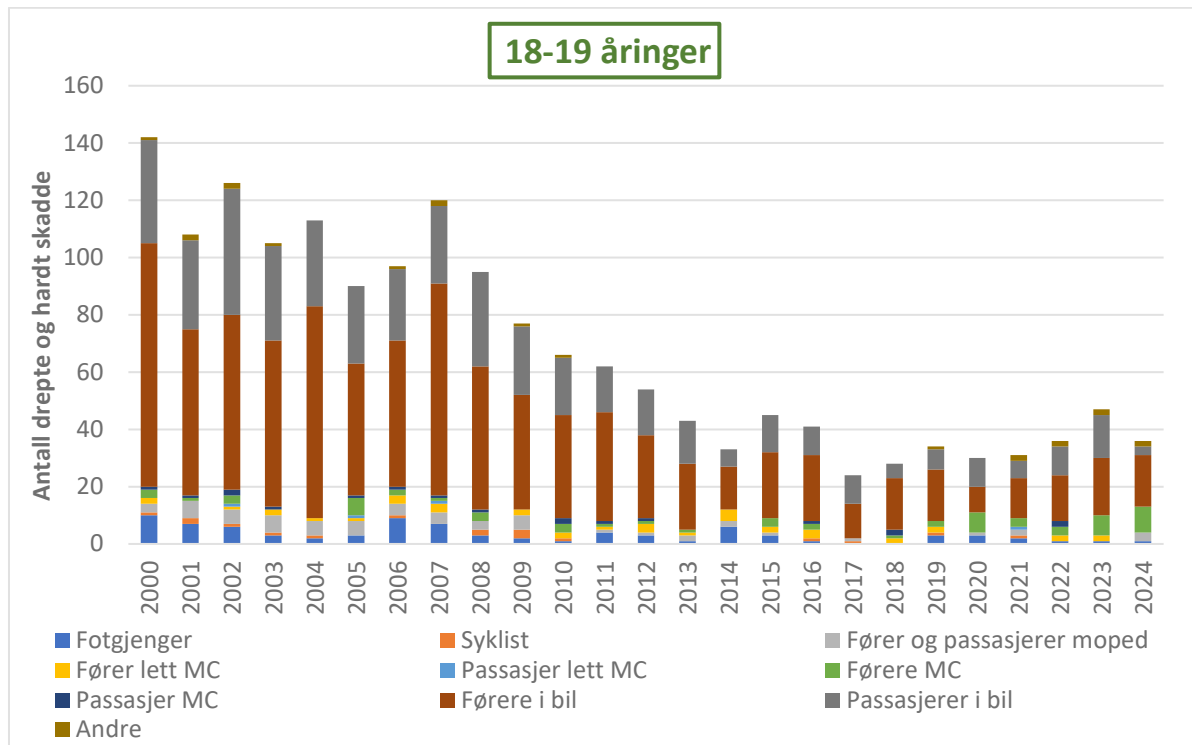
Når det gjelder **ungdom** velger vi å se på utviklingen i summen av drepte og hardt skadde siden år 2000, dvs. fra fem år før dagens føreropplæring trådte i kraft.

Figur 2.6 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år fordelt på trafikantgrupper. Fra 2010 har antallet variert fra i underkant av 40 til i overkant av 50, uten at det er noen klar trend. I 2024 var det 51 drepte og hardt skadde 16-17 åringer. De siste fire årene har 16 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen vært førere eller passasjerer på moped og 50 prosent førere eller passasjerer på lett motorsykkel. Figuren viser at antall drepte og hardt skadde 16-17 åringer på lett motorsykkel er økende. Videre er antall drepte og hardt skadde på moped og som passasjerer i bil vesentlig lavere i dag enn på begynnelsen av 2000-tallet.



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

Figur 2.7 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 år fordelt på trafikantgrupper. Figuren viser at det i årene etter at dagens føreroppløring ble innført i 2005 var en markant positiv utvikling for denne aldersgruppen, fra 120 drepte og hardt skadde i 2007 til 33 drepte og hardt skadde i 2014. Den positive utviklingen stoppet brått i 2014 og etter dette har det ikke vært noen klar trend. I 2024 var det 36 drepte og hardt skadde blant 18 og 19 åringer, hvilket er det samme som gjennomsnittet for de fire foregående årene. De fire siste årene har 45 prosent av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 år vært bilførere³, mens 23 prosent har vært passasjerer i bil.



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

Det er verdt å merke seg at fordelingen mellom drepte og hardt skadde er svært ulik for de to aldersgruppene. Dersom vi ser på de fire siste årene, har det vært 47 prosent flere drepte blant 18/19-åringene enn blant 16/17-åringene. Imidlertid var det i samme periode vært 44 prosent flere hardt skadde blant 16/17-åringene enn blant 18/19-åringene.

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

Det er aldersgruppen 45-64 år som har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde denne aldersgruppen rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de siste fire årene i gjennomsnitt har ligget på rundt 30 prosent. Målt i faktisk antall var det kun 23 prosent færre drepte og hardt skadde i aldersgruppen 45-64 år i perioden 2021-2024 sammenliknet med perioden 1990-1993, mens totalt antall drepte og hardt skadde (alle aldersgrupper under ett) i

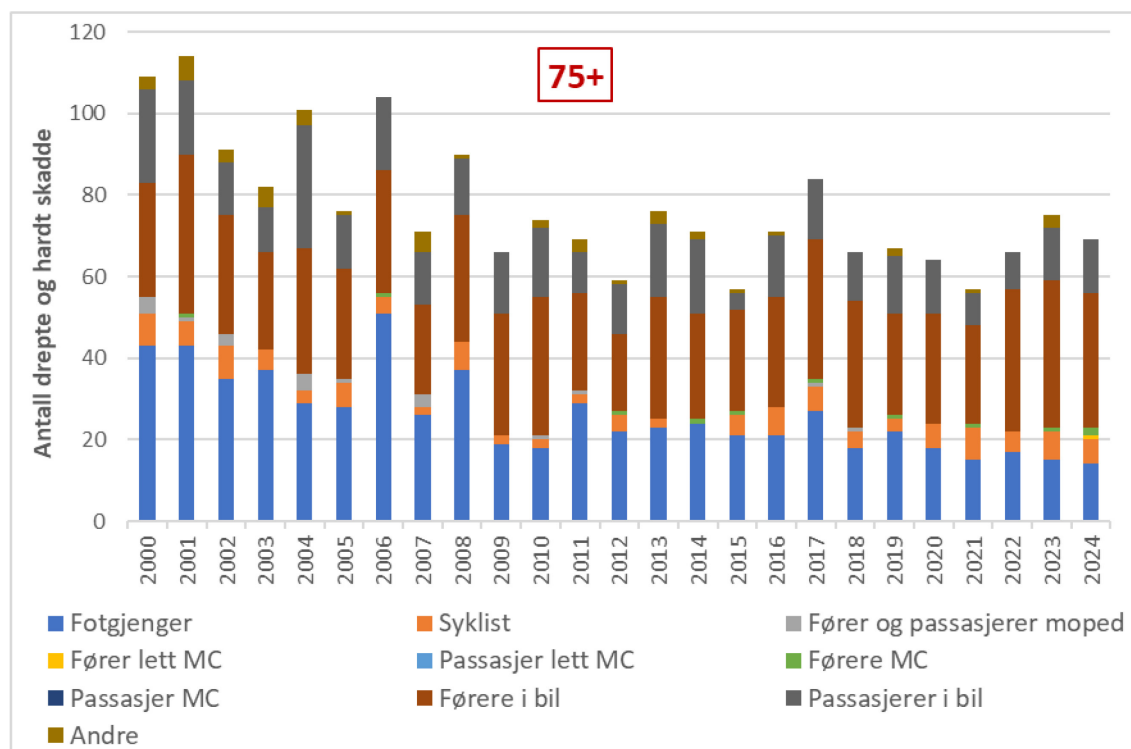
³ Inkluderer førere av personbil, varebil og lastebil.

samme perioden ble redusert med 62 prosent. En forklaring på dette kan være at denne aldersgruppen har videreført atferden fra da de var unge førere på 80- og 90-tallet, med andre holdninger til trafiksikkerhet enn blant flertallet av dagens unge.

Vi har de senere årene hatt en stor økning i andelen av befolkningen som er i **alderen 65-74 år**, hvilket kan sees på som en start på en kommende eldrebølge. På 90-tallet hadde aldersgruppen en vesentlig reduksjon i antall drept og hardt skadet. Etter år 2000 er antall drept redusert, mens antall hardt skadet har økt sammenliknet med for 10 – 20 år siden.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd øker markant **fra fylte 75 år**. Dette gjelder både i rollen som bilfører og som fotgjenger. Foreløpig har ikke andelen av befolkningen som er i denne aldersgruppen økt vesentlig, men dette er nå i en startfase. SSB oppgir at det i 2025 er 9,0 prosent av befolkningen som har fylt 75 år, og i følge en befolkningsframskriving etter SSB sitt hovedalternativ vil andelen øke til 10,2 prosent i 2030 og til hele 14,6 prosent i 2050⁴. Det er derfor all mulig grunn til å følge nøye med på ulykkesutviklingen for denne aldersgruppen.

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

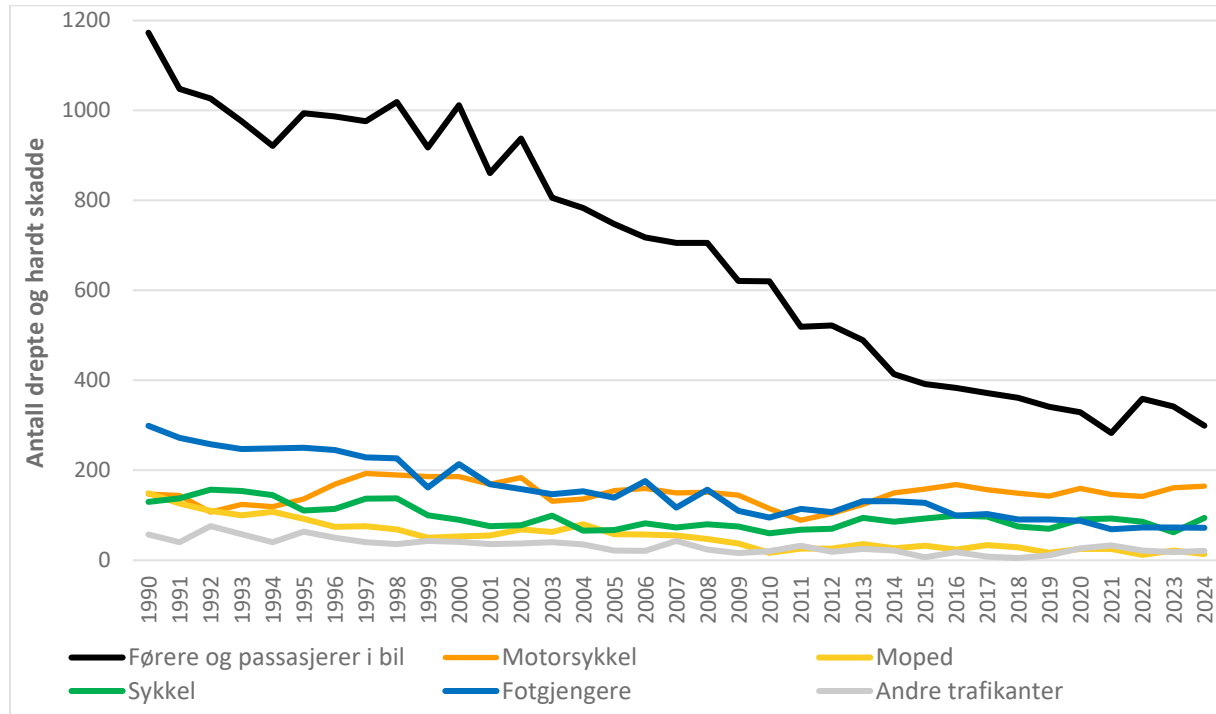


Figur 2.8 - Utvikling i antall drept og hardt skadet i aldersgruppen 75+ fordelt på trafikantgrupper.

⁴ Uttak fra SSB sin statistikkbank per 27/10-2025.

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Samlet oversikt

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



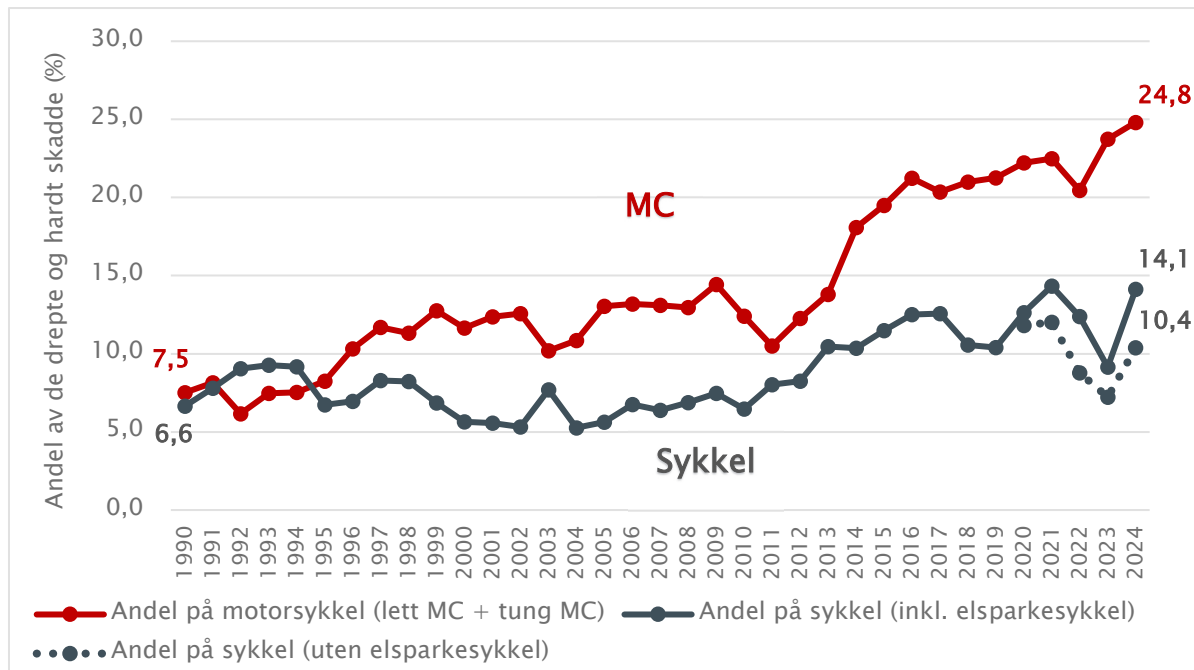
Figur 2.9 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper.

I figuren omfatter grafen for **bil** både førere og passasjerer i personbil, varebil og lastebil⁵. Grafen for **sykkel** omfatter i tillegg til tradisjonell sykkel også elsparkesykkel. Dersom drepte og hardt skadde på elsparkesykkel hadde vært tatt ut av grafen ville utviklingen de senere årene vært noe mer positiv. 25 av de 94 drepte og hardt skadde i 2024 som i figuren er angitt som syklist var i realiteten elsparkesyklist. Grafen for **motorsykel** omfatter både lett og tung motorsykel.

Figur 2.9 viser at vi har vært gjennom en lang periode med relativt jevn reduksjon i antall drepte og hardt skadde i bil. Så seint som i 2010 utgjorde førere og passasjerer i bil 67 prosent av alle drepte og hardt skadde. I 2024 var andelen nede i 45 prosent. Den positive utviklingen når det gjelder risiko i bil skyldes selvsagt i stor grad sikrere biler, men også at det er denne trafikantgruppen som har hatt størst trafiksikkerhetsgevinst av gjennomførte infrastrukturtiltak.

Totalt antall drepte og hardt skadde er redusert fra 1955 i 1990 til 665 i 2024. Det betyr at trafikantgrupper som ikke har hatt noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde vil utgjøre en økende andel av totalt antall drepte og hardt skadde. Figur 2.10 illustrerer dette ved å vise utviklingen i andelen av de drepte og hardt skadde som gjelder motorsykel og sykkel.

⁵ Traktor og buss er ikke inkludert.



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

I 1990 var 7,5 prosent av de drepte og hardt skadde motorsyklister. Spesielt etter 2011 har andelen økt dramatisk og i 2024 var nesten 25 prosent av de drepte og hardt skadde motorsyklister. En viktig årsak til økningen er at bestanden av motorsykler (i prosent) har økt langt mer enn det som gjelder for biler⁶.

For sykkel var andelen klart økende fra 2004 til 2017, mens utviklingen har vært mer uklar etter 2017. I figur 2.10 har vi fra og med 2020 vist utviklingen med og uten elsparkesykler⁷. Dersom vi medregner elsparkesykler som sykkel, var 14,1 prosent av de drepte og hardt skadde i 2024 syklister. Dersom vi ikke regner med drepte og hardt skadde elsparkesyklister var andelen 10,4 prosent.

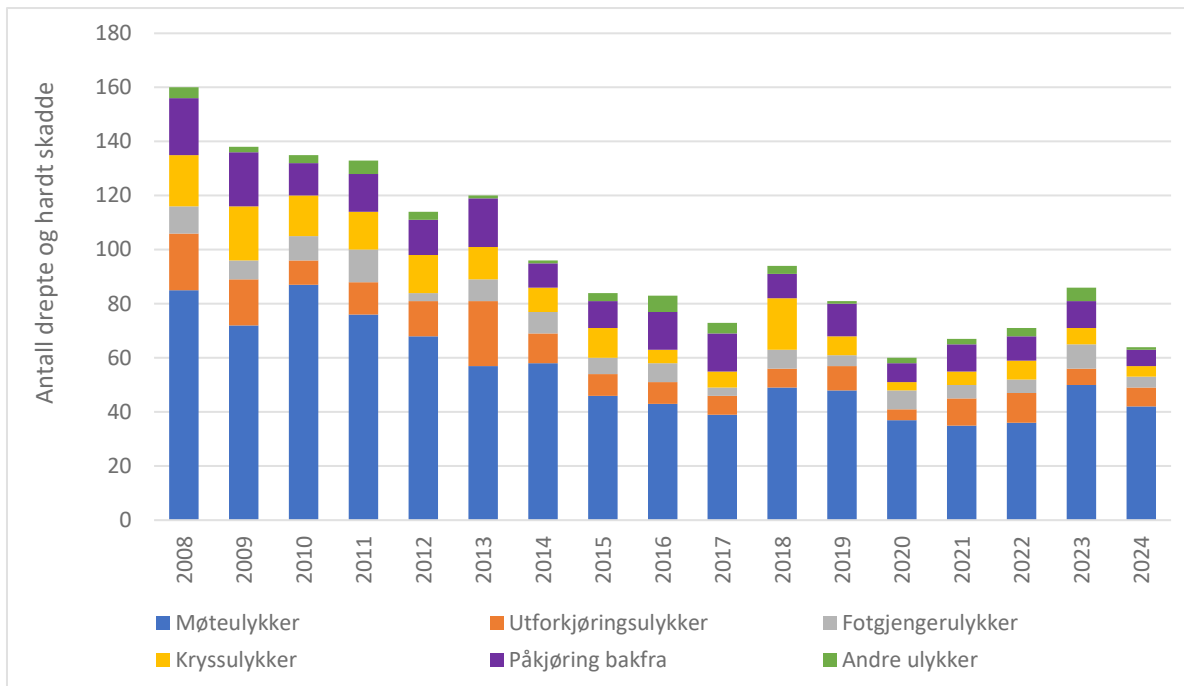
Nedenfor gis en særskilt omtale av ulykkesutviklingen innenfor tre ulike kjøretøygrupper; tunge godsbiler, elsparkesykler og ATV.

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om tunge godsbiler

Det er betydelig oppmerksomhet knyttet til ulykker med tunge kjøretøy. Dette er naturlig ut fra at slike ulykker ofte er svært alvorlige. Figur 2.11 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge godsbiler er involvert, fordelt på ulykkestype. Etter tre år på rad med økning var det en relativt kraftig reduksjon fra 2023 til 2024. Samlet for perioden 2008-2024 ble 56 prosent av de drepte og hardt skadde i ulykker som involverer tunge godsbiler drept eller hardt skadd i møteulykker.

⁶ Gjaldt til og med 2022. Etter 2022 har det vært en liten nedgang i bestanden av motorsykler.

⁷ Det er først fra og med 2022 at *Småelektriske kjøretøy* (i all hovedsak elsparkesykler) ble registrert som egen kjøretøygruppe. Før det ble elsparkesykkelulykker registrert som sykkelulykker, hvilket gjør det vanskelig i ettertid å skille ut disse. Antall hardt skadde elsparkesyklister i 2020 og 2021 er derfor beheftet med stor usikkerhet.



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

Førere av tunge godsbiler er godt beskyttet. Totalt for perioden 2008-2024 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. Andelen har holdt seg relativt konstant gjennom perioden, med unntak av noen enkeltstående år.

Uhell som involverer tunge godsbiler er gjennomgående svært alvorlige. Dette illustreres ved at vi for årene 2021-2024 har at 8 prosent av de hardt skadde, men hele 27 prosent av de drepte var i ulykker der tunge godsbiler var involvert.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper –Spesielt om småelektriske kjøretøy/elsparkesykler

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

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

Det er videre verdt å merke seg at av totalt tolv omkomne på elsparkesykkel i perioden 2019-2024 kjørte åtte elsparkesykkel i privat eie.

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

	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2019 ^A	0	0	12
2020 ^A	2	2	44
2021 ^A	1	9	69
2022	5	20	75
2023	0	13	73
2024	4	21	123

^A Tall beheftet med særlig stor usikkerhet da elsparkesykkel i disse årene ikke ble registrert med egen kode.

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

Det er ved Oslo skadelegevakt det er blitt utarbeidet den mest komplette statistikken. Figur 2.12 viser antall skadde på småelektriske kjøretøy/elsparkesykkel ved Oslo skadelegevakt, måned for måned fra og med 2019 til og med juli 2025. Vi ser at utfordringen med skadde elsparkesyklister om sommeren økte eksplosivt fram til 2021, da det hver av månedene juni og juli ble behandlet mer enn 400 skader. Resultatene for 2022, 2023 og 2024 viste at situasjonen tilsynelatende var langt mer under kontroll. Imidlertid har det i 2025 igjen vært en urovekkende økning i antall skader med elsparkesykkel i Oslo.

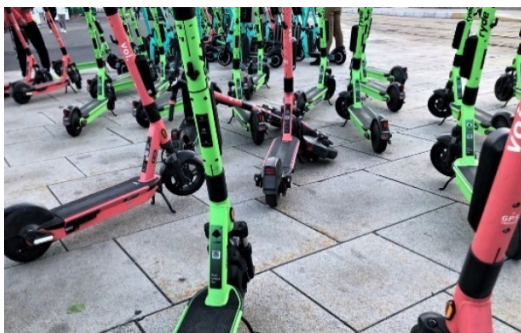
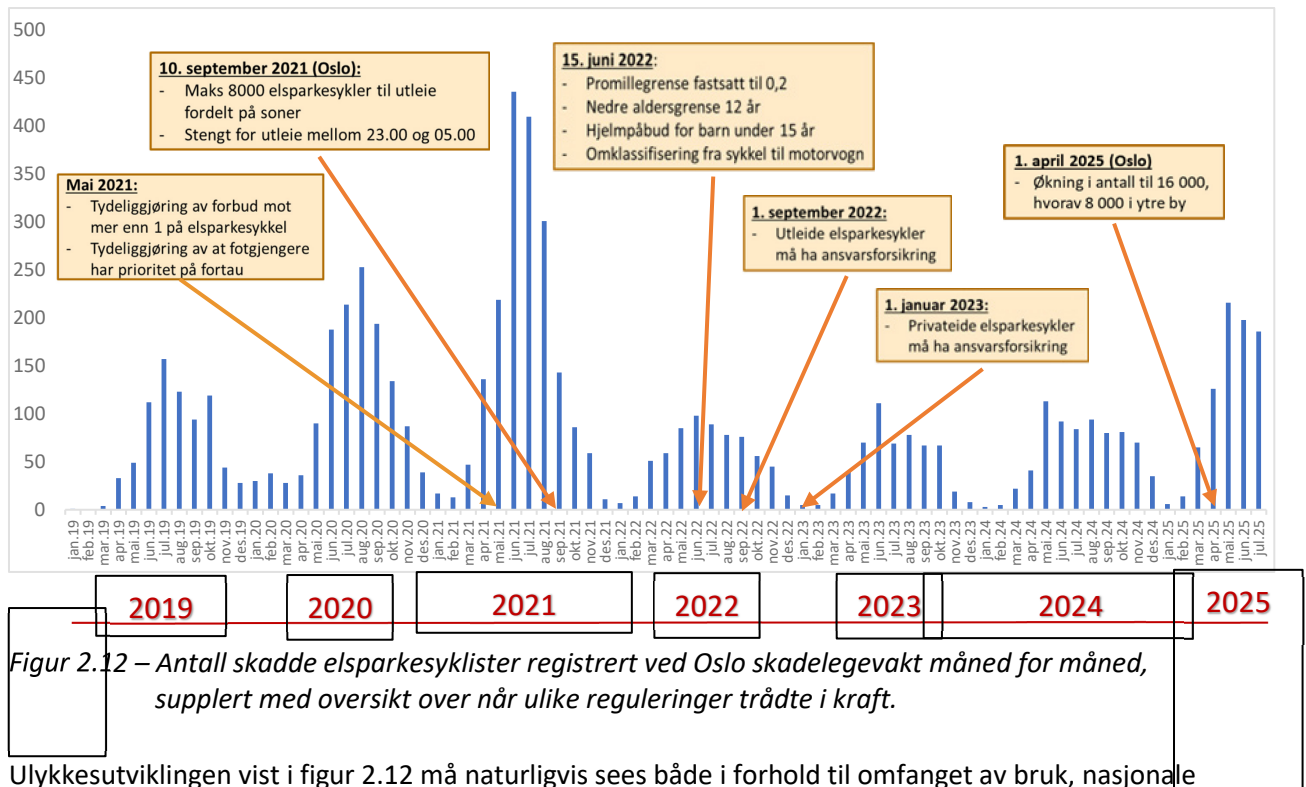


Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen



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

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

Som et supplement til det nasjonale regelverket har også den enkelte kommune anledning til å innføre reguleringer. I Oslo ble det gjeldende fra **10. september 2021** satt krav om at det totalt maksimalt skal være 8 000 elsparkesykler til utleie, og disse skal spres utover i ulike soner. Videre skal tilbudet om utleie være stengt mellom kl 23.00 og kl 05.00. Resultatene fra Oslo skadelegevakt, som er vist i figur 2.12, kan leses som en klar indikasjon på at innskjerping av regelverket og regulering av utleiemarkedet for elsparkesykler har gitt positive resultater.

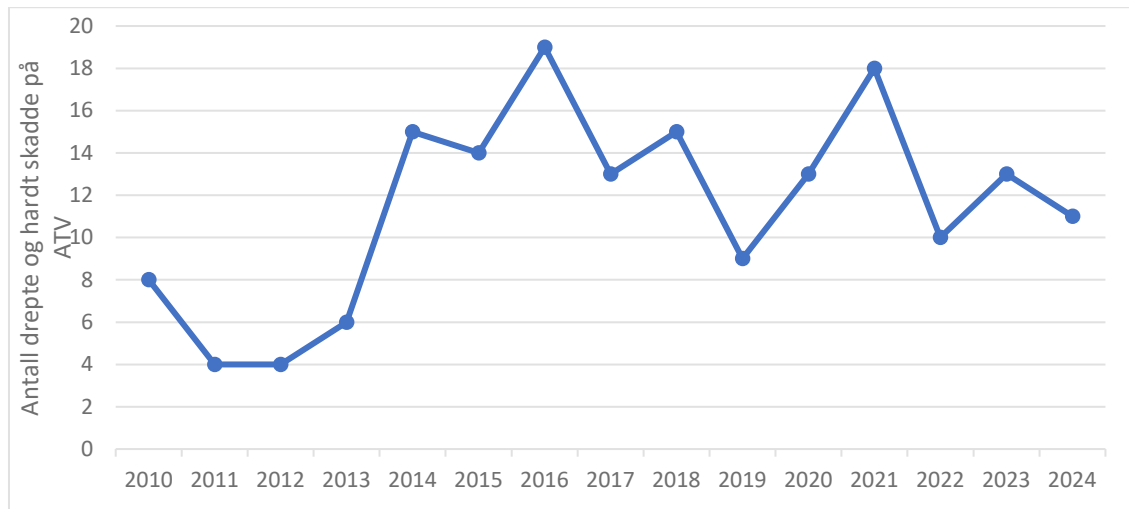
Fra **1. april 2025** ble tillatt antall utleieenheter i Oslo økt fra 8 000 til 16 000. Dette, sammen med en kraftig økning i antall private elsparkesykler, er trolig hovedårsaken til at vi igjen har fått en økning i skadde elsparkesyklister i Oslo i 2025 (jf. figur 2.12).

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Spesielt om ATV

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

sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til bruk av ATV på vei, og derfor god grunn til å følge ulykkesutviklingen.

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



Figur 2.13 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde på ATV i veitrafikkulykker⁸.

Ulykkestyper

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

- For **møteulykker** har det vært en reduksjon fra 34 prosent av de drepte og hardt skadde i 2010 til et gjennomsnitt på 26 prosent i fireårsperioden 2021-2024.
- For **utforkjøringsulykker** er utviklingen mindre tydelig. Etter 2010 var det først en klar reduksjon i andelen, men deretter en økning. 32 prosent av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2021-2024 var i utforkjøringsulykker.
- Andelen som ble drept eller hardt skadd i **kryssulykker** økte fra 2010 til 2015. Etter 2015 har gjennomsnittet ligget på 14 prosent av de drepte og hardt skadde. Imidlertid skiller resultatet for 2024 seg ut, med hele 19 prosent av de drepte og hardt skadde i kryssulykker.
- Bildet er noe uklart når det gjelder **fotgjengerulykker**. Etter noen år med økende andel av de drepte og hardt skadde fra 2010 til 2015, viser resultatene for de etterfølgende årene at andelen igjen er redusert. Resultatet for de fire siste årene har ligget stabilt på 11 prosent.

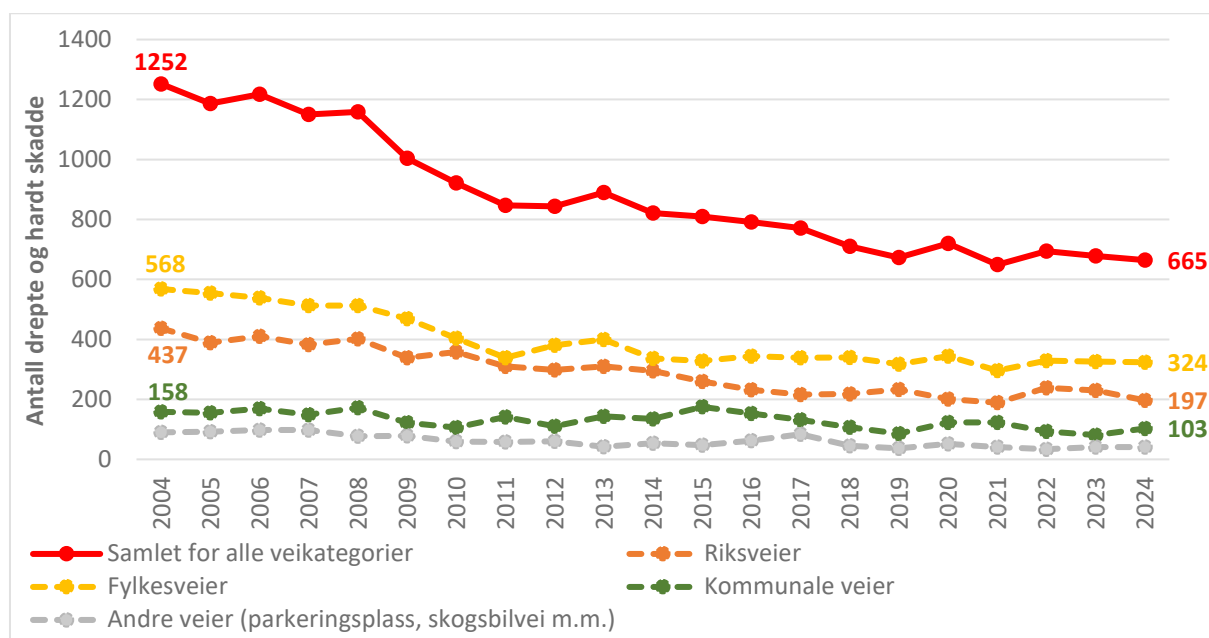
⁸ Omfatter følgende ulykkeskoder i Statens vegvesen sitt ulykkesregister: Kode 17 Moped 4-hjul (ATV), kode 27 MC 4-hjul, kode 28 MC 4-hjul (ATV) og kode 61 Traktor (ATV).

Andelen av de drepte og hardt skadde som er i ulykker med **påkjøring bakfra** har holdt seg relativt stabilt etter 1990. Andelen har hele tiden ligget under 10 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde, med unntak av 2021, da 12 prosent av de drepte og hardt skadde ble drept eller hardt skadd i ulykker med påkjøring bakfra. De tre siste årene har andelen ligget på 7 prosent.

Dersom vi ser isolert på **riksveinettet**, økte andelen drepte og hardt skadde i møteulykker, fra rundt 35 prosent på begynnelsen av 1990-tallet til rundt 50 prosent i perioden 2009-2012. I perioden fra 2013 til 2024 har andelen stort sett ligget på rundt 40 prosent, men med noen unntak. I 2024 ble 41 prosent av de drepte og hardt skadde på riksveinettet drept eller hardt skadd i møteulykker.

Veikategori

Figur 2.14 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2024 fordelt på veikategori⁹.



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

Figuren viser at det i løpet av de siste 20 årene har vært litt ulik utvikling i de tre kategoriene. Men dersom vi sammenlikner de første fire årene med de fire siste, ser vi at det ikke er veldig store forskjeller, dog med størst reduksjon på riksveinettet (47 prosent), deretter på fylkesveinettet (41 prosent) og dårligst på det kommunale veinettet (37 prosent).

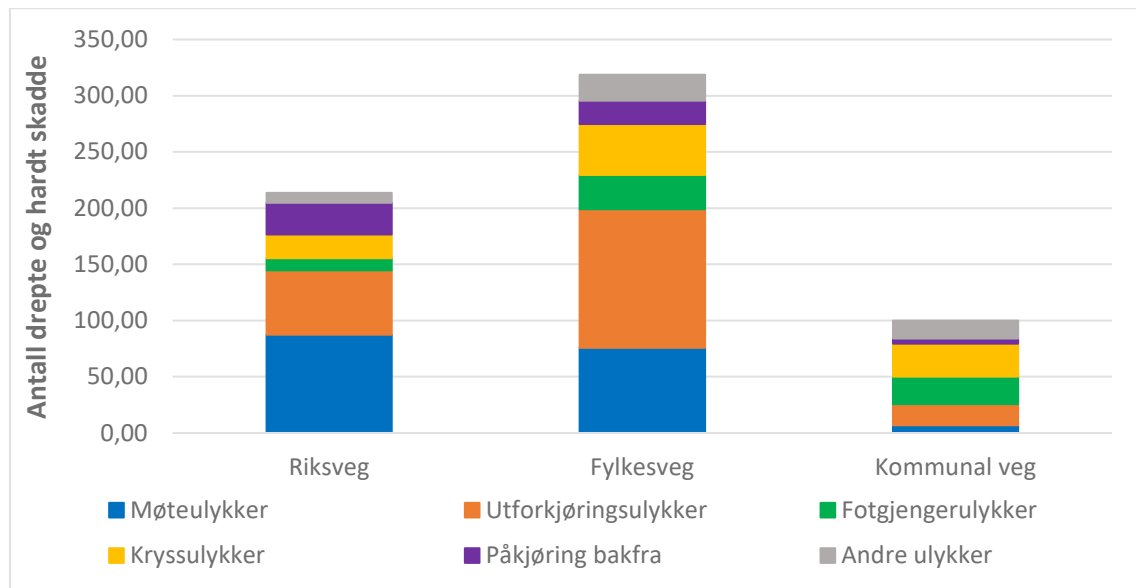
Basert på ulykkesstatistikk for 2021-2024 har:

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

⁹ Vi har valgt å forholde oss til dagens klassifisering av veinettet. Det betyr at ulykker i perioden 2004-2009 på veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei 1/1-2010 her regnes som ulykke på fylkesvei.

Det innebærer at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer er i størrelsesorden 80 prosent høyere på fylkesveinettet sammenliknet med riksveinettet. Den store forskjellen er en naturlig følge av at det over tid er investert betydelig mer i trafiksikkerhet på riksveier enn på fylkesveier, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveier foregår på møtefrie veier, som har en langt lavere risiko enn veier med møtende trafikk.

Figur 2.15 viser at utfordringene med hensyn til drepte og hardt skadde er ulike for de ulike delene av veinettet. På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen, med 41 prosent av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2021-2024. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet og ulykker med gående og syklende på det kommunale veinettet¹⁰.



Figur 2.15 - Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år i perioden 2021-2024, fordelt på veikategori og ulykkestype.

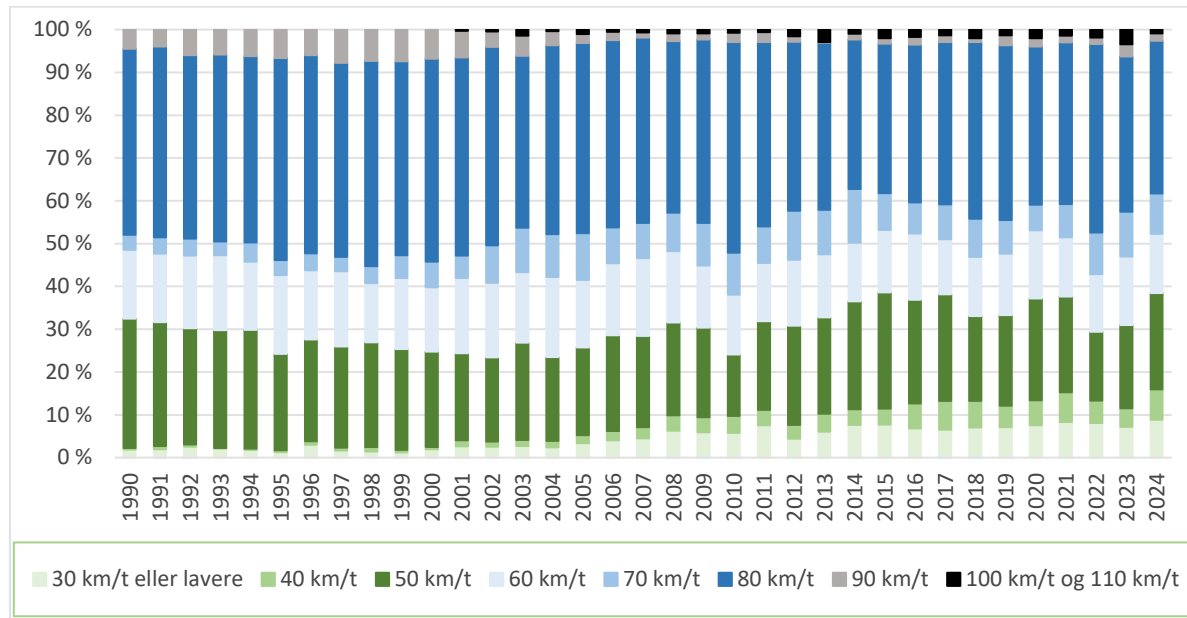


Foto: Knut Opeide (bilde til venstre), Jarle Wehler (midtre bilde) og Bård Asle Nordbø (bilde til høyre).

¹⁰ Sykkelulykker inngår ikke som en egen ulykkestype i ulykkesregisteret, og er derfor ikke spesifisert i figur 2.15. En vesentlig del av sykkelulykkene blir registrert som kryssulykker.

Fartsgrensenivåer

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



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

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

Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Dersom vi ser bort fra et litt spesielt resultat for 2010 var trenden i perioden 2004-2015 at vi hadde en økende andel av de drepte og hardt skadde på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t. I 2015 var andelen 38 prosent. Etter 2015 har resultatene variert en del fra år til år, og det er vanskelig å se noen bestemt trend. I årene 2022 og 2023 var andelen av de drepte og hardt skadde som var på veier med fartsgrense ≤ 50 km/t relativt lavt sammenliknet med de foregående årene, henholdsvis 29 og 31 prosent. I 2024 lå andelen på 38 prosent, som er omtrent samme nivå som i 2020 og 2021.

2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket

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

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* vises utvikling i drepte og hardt skadde fra 2004 og mål per fylke for 2030, med utgangspunkt i fylkesinndelingen som gjaldt etter *Region-reformen* (dvs. fra 1/1-2020)¹¹. I dette dokumentet har vi valgt å forholde oss til fylkesinndelingen som gjaldt fra 1/1-2024, med Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Telemark, Troms og Finnmark som selvstendige fylker.

I vedlegg 1 vises utvikling i drepte og hardt skadde per fylke, både samlet resultat og splittet på veikategori. I tillegg til sammenslåing og senere oppsplitting av fylker er det også enkelte kommuner som har skiftet fylke. I de fylkesvise kurvene er det tatt hensyn til det som er dagens geografiske utstrekning per fylke. Vi har i den anledning hatt behov for å gjøre en reberegning av målkurvene, slik at grunnlaget for beregning av målkurvene er knyttet til det samme geografiske området som i dag inngår i fylket. Reberegningen ble gjort til arbeidet med dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023*. Det betyr at de fylkesvise målkurvene i det foreliggende dokumentet er identisk med målkurvene i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2023*, men kan for enkelte fylker avvike noe fra målkurvene i tilsvarende dokumenter til og med 2022. Stort sett dreier det seg om små justeringer.

Nedenfor følger fire ulike sammenstillinger. Disse viser:

- (1) Fylkenes resultat for 2024 sammenliknet med den fylkesvise målkurven.
- (2) Hvordan utviklingen har vært for det enkelte fylket fra 2004 til 2024.
- (3) Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på henholdsvis riksvei, fylkesvei og kommunal vei i det enkelte fylket.
- (4) Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.

2.2.1 Mål og utvikling i 2024

Tabell 2.2 sammenlikner registrert antall drepte og hardt skadde i fylkene i 2024 med den forutsatte 2024-verdien i målkurvene i vedlegg 1. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

-  = Resultatet for 2024 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
-  = Resultatet for 2024 er omtrent som forutsatt i målkurven (innenfor +/- 10 prosent)
-  = Resultatet for 2024 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

¹¹ Det ble gjort unntak for Troms og Finnmark fylkeskommune, som i arbeidet med tiltaksplanen spesifikt ba om at Troms og Finnmark skulle vises hver for seg.

Tabell 2.2 - Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylker – Resultat for 2024 og mål.

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2024 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2024	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks antall drepte og hardt skadde i 2030
Østfold	24	29		17
Akershus	47	74		33
Oslo	35	64		24
Innlandet	69	73		49
Buskerud	31	26		21
Vestfold	20	23		14
Telemark	19	28		14
Agder	32	38		22
Rogaland	33	63		23
Vestland	63	89		44
Møre og Romsdal	26	32		18
Trøndelag	50	37		35
Nordland	25	45		18
Troms	16	34		11
Finnmark	10	10		7
Norge samlet	500	665		350

Tabell 2.2 viser at det kun er to fylker som hadde et resultat for 2024 som kvalifiserer til grønn statusfarge, Buskerud og Trøndelag, mens ytterligere to hadde et resultat som kvalifiserte til oransje statusfarge, Innlandet og Finnmark.

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

Det er viktig å presisere at vi på fylkesnivå må regne med en del tilfeldige variasjoner fra år til år, og at vi derfor må være forsiktige med å legge for mye i resultatet for enkeltfylker i ett enkeltstående år. Dette gjelder spesielt fylkene med færrest innbyggere. Det er mer urovekkende at det samlede resultatet for landet ligger på «rødt», og at avstanden mellom oppnådd resultat og målkurven er økende. I 2024 var det hele 165 flere drepte og hardt skadde enn det vi burde ha hatt dersom utviklingen skulle vært i samsvar med målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

2.2.2 Utvikling i perioden 2004–2024

I tabell 2.3 har vi gjort en sammenlikning mellom fylkene, som viser hvilke fylker som har hatt den mest positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2024. For å utjevne statistiske tilfeldigheter har vi valgt å sammenlikne fireårsperiodene 2004-2007 og 2021-2024. 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. 55 prosent reduksjon fra 2004-2007 til 2021-2024).

-  = Prosentvis reduksjon betydelig større enn i den nasjonale målkurven (over 60 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon omtrent som i den nasjonale målkurven (f.o.m 50 t.o.m 60 prosent)
-  = Prosentvis reduksjon betydelig lavere enn i den nasjonale målkurven (under 50 prosent)

Tabell 2.3 - Sammenlikning av drepte og hardt skadde i 2004-2007 og 2021-2024.

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2007	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2021-2024	Prosentvis endring fra 2004-2007 til 2021-2024	Vurdering av utvikling
Østfold	63,5	32,25	-49 %	
Akershus	106,75	63,25	-41 %	
Oslo	73,25	57,50	-22 %	
Innlandet	155,75	79,00	- 49 %	
Buskerud	74,75	35,25	-53 %	
Vestfold	53,00	33,25	-37 %	
Telemark	50,00	31,25	-38 %	
Agder	87,00	42,50	-51 %	
Rogaland	80,25	55,50	-31 %	
Vestland	139,00	89,25	-36 %	
Møre og Romsdal	70,00	30,50	-56 %	
Trøndelag	127,25	43,50	-66 %	
Nordland	54,00	43,00	-20 %	
Troms	45,50	22,00	-52 %	
Finnmark	20,00	13,50	-33 %	
Norge samlet	1200,00	671,50	- 44 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	537,50	- 55 %	

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

Imidlertid gir ikke en slik sammenlikning mellom de fire første og de fire siste årene i perioden et fullgodt bilde av utviklingen. Figurene i vedlegg 1 viser at enkelte fylker har hatt en positiv trend gjennom hele perioden. Dette gjelder spesielt Trøndelag, som samlet sett er det fylket som har hatt den mest positive utviklingen. Men også i Innlandet, Buskerud, Agder og Møre og Romsdal har det vært en gjennomgående positiv utvikling. På den annen side er det en rekke fylker der det nå har vært en lengre periode uten noe klar progresjon. Dette gjelder Oslo (2018), Telemark (2013), Rogaland (2011), Nordland (2012), Troms (2014) og Finnmark (2012). Årstall i parentes viser når den positive utviklingen stoppet opp.

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

Tabell 2.4 viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder trafikantenes risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykm. Beregnet risiko er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2021-2024, og vises både for fylket samlet og spesifisert på henholdsvis riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Det er brukt tilsvarende fargeskala som i tabellene 2.2 og 2.3, der oransje fargekode er innenfor +/- 10 prosent i forhold til landsgjennomsnittet. Grønt betyr at risikoen

i fylket er mer enn 10 prosent lavere enn landsgjennomsnittet og rødt at risikoen er mer enn 10 prosent høyere enn landsgjennomsnittet.

Tabell 2.4 - Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm fordelt på fylker og veikategori (basert på statistikk for årene 2021-2024).

Fylke	Alle veier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ^A		Riksveier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Fylkesveier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Kommunale veier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Østfold	9,9		7,2		15,1		4,7	
Akershus	10,1		4,7		22,6		7,3	
Oslo	14,2		6,5				33,7	
Innlandet	15,7		12,3		25,7		5,2	
Buskerud	12,9		15,1		13,2		6,5	
Vestfold	11,9		3,5		18,7		8,0	
Telemark	16,0		13,1		19,5		13,5	
Agder	14,1		11,2		22,4		5,6	
Rogaland	14,4		9,7		20,2		9,9	
Vestland	18,8		18,3		22,8		9,8	
Møre og Romsdal	12,2		8,6		17,4		7,2	
Trøndelag	8,7		8,1		10,8		6,3	
Nordland	22,2		27,8		21,3		11,4	
Troms	14,4		18,5		12,8		9,2	
Finnmark	19,8		19,0		26,6		12,6	
Norge samlet	13,6		10,5		19,1		10,6	

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

Tabellen viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykm er lavest i Trøndelag, etterfulgt av Østfold og Akershus, mens Nordland har høyest risiko.

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

På fylkesveinettet har Trøndelag lavest risiko, etterfulgt av Troms og Buskerud. Innlandet og Finnmark har høyest risiko på fylkesveinettet.

Resultatene for det kommunale veinettet er beheftet med atskillig større usikkerhet enn for riksveier og fylkesveier. Dette skyldes for det første at grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet på det kommunale veinettet er mangelfullt. I tillegg er antall drepte og hardt skadde lavt, og statistiske tilfeldigheter vil kunne gjøre betydelige utslag. Men selv om det tas hensyn til denne usikkerheten er det likevel liten tvil om at risikoen er langt høyere på det kommunale veinettet i Oslo enn på kommunale veier i andre fylker. Mens det samlet for hele det kommunale veinettet er 10,6 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykm (jf. tabell 2.4), er risikoen nede i 7,7 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykm dersom vi begrenser oss til kommunale veier utenom Oslo.

2.2.4 Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere

Det er også gjort en beregning av antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i de ulike fylkene. Resultatene er vist i tabell 2.5 som gjennomsnittstall for årene 2021-2024.

Det er særlig fire forhold som påvirker resultatet:

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

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

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

Tabell 2.5 - Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte fylket (gjennomsnittstall for årene 2021-2024).

Rangering	Fylke	Drepte/hardt skadde per 100 000 innbyggere
1	Oslo	8,1
2	Akershus	8,9
3	Trøndelag	9,1
4	Østfold	10,6
5	Rogaland	11,3
6	Møre og Romsdal	11,4
7	Troms	13,1
8	Vestfold	13,2
9	Buskerud	13,4
10	Agder	13,5
11	Vestland	13,8
12	Nordland	17,8
13	Telemark	17,9
14	Finnmark	18,1
15	Innlandet	21,2
Samlet resultat for Norge		12,3

2.3 Utvikling i de største byområdene

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

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

Nullvekstmålet uttrykker et ønske (og dermed også en forventning) om økt gåing og sykling. Ulykkesstatistikken og data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2021 og 2022 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er mer enn ti ganger høyere for syklist og mer enn fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med førere og passasjerer i bil¹². Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større. Dette skyldes at det er påvist en betydelig underrapportering av skadde syklist, spesielt når det gjelder eneulykker. Videre inngår ikke rene fallskader blant fotgjengere i ulykkesstatistikken (se nærmere omtale i kapittel 3.7.5).

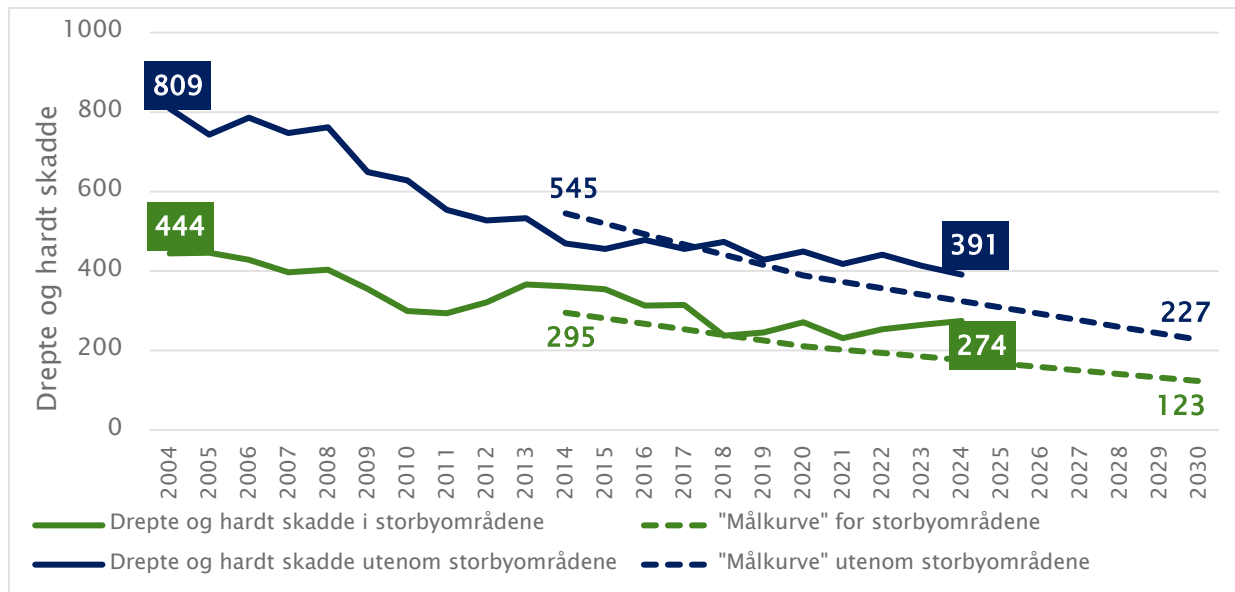
I *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* vises det til at det i byvekstavtalene over tid har vært en ambisjon at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklist og fotgjengere. Det er viktig å følge utviklingen sett opp mot denne ambisjonen, og dette er derfor en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

Figur 2.17 tar utgangspunkt i figur 2.1 i kapittel 2.1.2, og viser en oppsplitting av ulykkessituasjonen på henholdsvis innenfor og utenfor storbyområdene (dvs. de ni byområdene som omfattes av nullvekstmålet¹³). I tillegg vises tentative målkurver gitt at det skal være samme progresjon henholdsvis innenfor og utenfor storbyområdene som i den nasjonale målkurven¹⁴.

¹² TØI rapport 2012/2024 Risiko i veitrafikken 2021/22.

¹³ Følgende byområder inngår: **(1) Nedre Glomma** – Kommunene Sarpsborg og Fredrikstad, **(2) Osloområdet** – Oslo + alle kommunene i det som var Akershus fylke før 1/1-2020, **(3) Buskerudbyen** – Kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg, **(4) Grenland** – Kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan, **(5) Kristiansandsområdet** – Kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, **(6) Nord-Jæren** – Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, **(7) Bergensområdet** – Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, **(8) Trondheimsområdet** – Kommunene Trondheim Malvik, Melhus, Stjørdal, Skaun og Orkland **(9) Tromsø** – Tromsø kommune.

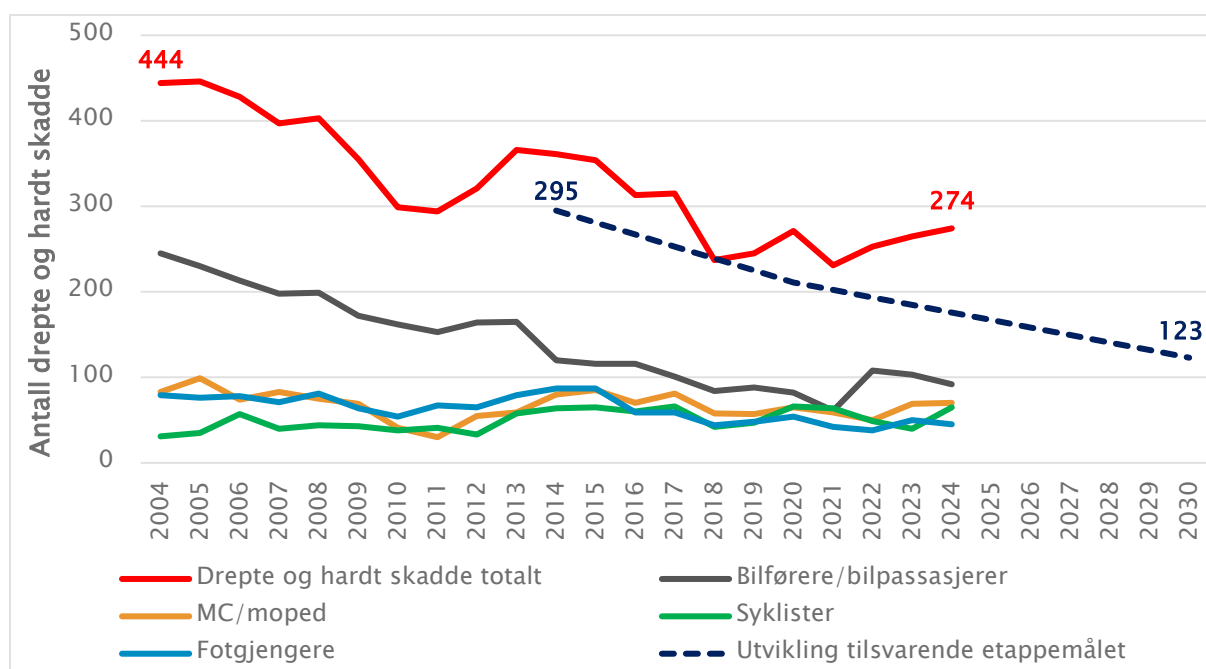
¹⁴ Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde i 2014, 2020 og 2030 er angitt med henholdsvis 7, 34 og 61 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i storbyområdene i perioden 2009-2012 (jf. innledende tekst til vedlegg 1).



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

Resultatene for årene 2014 til 2017 viser at storbyområdene (grønn kurve i figur 2.17) var klart på etterskudd i forhold til en slik tentativ målkurve, mens vi for utviklingen utenfor storbyområdene lå på rett side av kurven. Fra 2018 er dette bildet endret, og det er ikke lenger grunnlag for å si at utviklingen i antall drepte og hardt skadde er dårligere i storbyområdene sammenliknet med øvrige deler av landet. Imidlertid bemerkes at de tre siste årene har vært en økning i antall drepte og hardt skadde i storbyområdene. Resultatet for 2024 viser at det var 98 (56 prosent) flere drepte og hardt skadde i storbyområdene enn et resultat i samsvar med målkurven. Tilsvarende var det 67 (21 prosent) flere drepte og hardt skadde utenfor storbyområdene enn et resultat i samsvar med målkurven.

I figur 2.18 er det gjort en oppsplitting av utviklingen i de ni storbyområdene på trafikantgrupper. Vi ser at det etter 2004 har vært betydelige endringer i ulykkesbildet. Dette gjelder særlig forholdet mellom drepte og hardt skadde i bil sammenliknet med sykkel. I 2004 var det i storbyområdene åtte ganger så mange drepte og hardt skadde i bil som på sykkel, mens det i 2021 var omtrent like mange som ble drept eller hardt skadd på sykkel som i bil. De tre siste årene har det igjen vært flere drepte og hardt skadde i bil enn på sykkel, men hovedtrenden gjennom de siste 20 årene har uten tvil vært at en synkende andel av de drepte og hardt skadde i storbyområdene har vært førere eller passasjerer i bil.



Figur 2.18 - Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene – Samlet og fordelt på trafikantergrupper¹⁵.

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

I tabell 2.6 er det gjort en sammenlikning mellom utviklingen i de ni storbyområdene og i landet for øvrig. Sammenlikningen gjelder gjennomsnittstall for fireårsperiodene 2004-2007 og 2021-2024. Hovedkonklusjonen vi kan trekke ut av tabellen er at det ikke er store forskjeller i den samlede prosentvise reduksjonen i drepte og hardt skadde, avhengig av om det er innenfor eller utenfor storbyområdene. Imidlertid er det betydelige forskjeller dersom vi ser på den enkelte trafikantergruppe, og det er spesielt utviklingen blant syklister som er ulik.

Det var 34 prosent flere drepte og hardt skadde syklister i storbyområdene i perioden 2021-2024 sammenliknet med perioden 2004-2007, mens det i landet for øvrig var en reduksjon på 6 prosent. Utviklingen i storbyområdene skyldes trolig to forhold. For det første at omfanget av sykling i storbyene har økt, og for det andre at begrepet «syklister» i tabellen også omfatter drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

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

¹⁵ Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs. buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje i figuren.

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

	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2021–2024	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2021–2024	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde totalt	428,75	255,75	– 40 %	771,25	415,75	– 46 %
Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer	221,50	91,00	– 59 %	517,25	229,75	– 56 %
Antall drepte og hardt skadde syklister^A	40,75	54,50	+ 34 %	31,25	29,25	– 6 %
Antall drepte og hardt skadde fotgjengere	76,00	43,75	– 42 %	70,25	28,00	– 60 %
Antall drepte og hardt skadde på MC/moped	84,75	62,00	– 27 %	128,00	109,75	– 14 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper	5,75	4,50	–	24,50	19,00	–

^A Omfatter også drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

I tabell 2.7 er det vist en rangering mellom byområdene med hensyn til antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere. Tallene er gjennomsnittstall for årene 2021-2024. Tromsø har best resultat, til tross for uvanlig mange drepte og hardt skadde i enkeltåret 2024. Nest best er Trondheimsområdet, som sammen med Buskerudbyen er det byområdet som over tid har hatt den beste utviklingen. Grenland har klart flest drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.

Tabell 2.7 - Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte storbyområdet (gjennomsnittstall for årene 2021-2024).

Rangering	Byområde	Drepte/hardt skadde per 100 000 innbyggere
1	Tromsø	6,7
2	Trondheimsområdet	7,1
3	Buskerudbyen	7,7
4	Nord Jæren	7,9
5	Kristiansandsområdet	8,4
6	Osloområdet	8,4
7	Nedre Glomma	8,6
8	Bergensområdet	9,6
9	Grenland	13,6

Samlet for hele landet var det for årene 2021-2024 i gjennomsnitt **12,3** drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere (jf. tabell 2.5 i kapittel 2.2.4). Dersom vi avgrenser oss til de ni storbyområdene blir resultatet **8,5**, mens gjennomsnittet for de øvrige deler av landet er **16,9**.

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

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



Foto: Fredrikstadbrua, Nedre Glomma (Sigurd Løvteit), E18 i Oslo (Bård Asle Nordbø) og Ypsilon bru i Drammen (Sigurd Løvteit)



Foto: Grenlandsbrua (Torgun), Torvet ved Kristiansand domkirke (Knut Opeide) og Tjensvollkrysset i Stavanger (Knut Opeide)



Foto: Bybanen i Bergen (Henriette Erken Busterud), Bakklandet i Trondheim (Knut Opeide) og Tromsø sentrum og Tromsdalen (Knut Opeide)

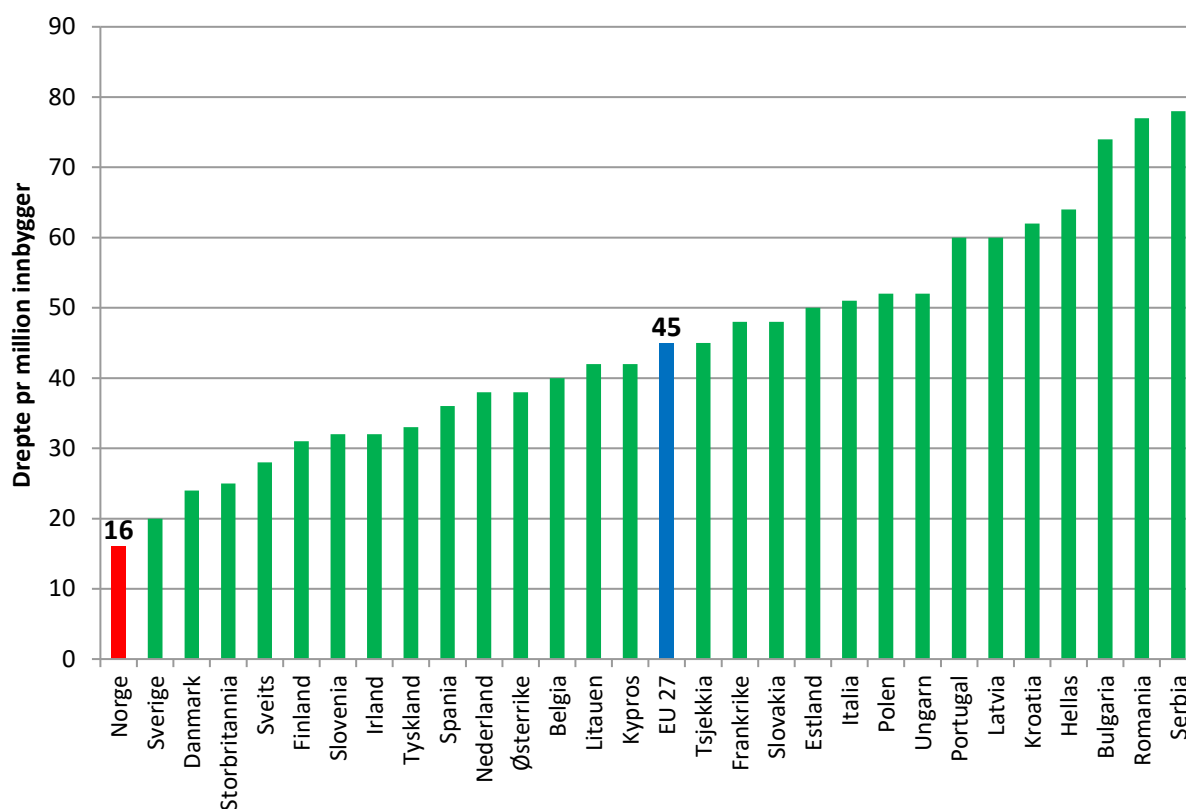
2.4 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Europeisk utvikling

Figur 2.19 viser antall drepte i veitrafikken per mill. innbyggere i Norge sammenliknet med øvrige land i Europa, basert på ulykkesstatistikk for 2024¹⁶. Figuren viser at Norge har færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet, fulgt av Sverige, Danmark og Storbritannia. Det er med andre ord stor dominans fra de nordiske landene. Dårligst resultat har Romania og Serbia, med nesten fem ganger flere drepte per mill. innbyggere enn Norge.

Dersom vi avgrenser oss til land med mer enn 1 mill. innbyggere, er 2024 det tiende året på rad at Norge er landet i Europa med færrest drepte i veitrafikken i forhold til innbyggertallet. Island hadde et bedre resultat enn Norge i 2019, men med i underkant av 0,4 mill. innbyggere vil statistiske tilfeldigheter medføre store prosentvise svingninger i antall drepte fra år til år. Vi har derfor valgt ikke å ta med land med under 1 mill. innbyggere i figur 2.19.

I 2024 hadde Norge 16 drepte per million innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 45¹⁷. Til sammenlikning var det i USA (i 2023) hele 120 drepte per million innbyggere.



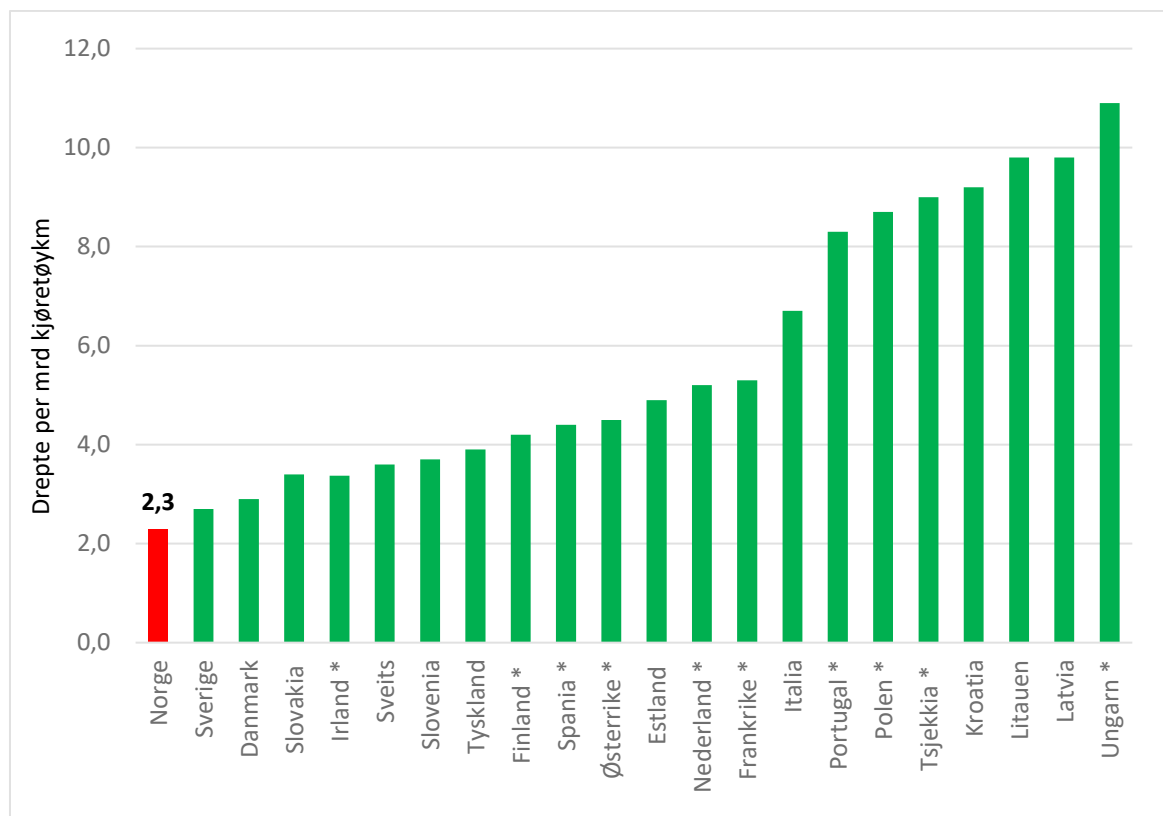
Figur 2.19 - Antall drepte i veitrafikken per million innbyggere i 2024 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land (statistikk fra European Transport Safety Council - ETSC).

¹⁶ Statistikk hentet fra rapporten *Ranking EU progress on road safety – 19th Road Safety Performance INDEX Report, june 2025* (ETSC - European Transport Safety Council).

¹⁷ Gjelder de 27 EU-landene (Storbritannia ikke inkludert).

Mange europeiske land oppgir data for trafikkarbeid, hvilket gir grunnlag for en sammenlikning av risiko i form av antall drepte per mrd kjøretøykm. Figur 2.20 viser risiko basert på gjennomsnittet for en treårsperiode, med tall hentet fra ETSC sin årlige rapport. Norge skiller seg også positivt ut på denne statistikken, etterfulgt av Sverige og Danmark. I perioden 2022-2024 var det i Norge 2,3 drepte per mrd kjøretøykm, mot 2,7 i Sverige og 2,9 i Danmark. I de landene som ligger dårligst an er risikoen for å bli drept per kjørte km mellom fire og fem ganger høyere enn i Norge.

Blant landene i figur 2.20 finner vi 20 av EU sine 27 medlemsland. Dersom vi kun ser på disse landene er resultatet for EU 5,4 drepte per mrd. kjøretøykm. Det reelle tallet ligger sannsynligvis noe høyere, i og med at ingen av de tre EU-landene med flest drepte per mill. innbyggere (Romania, Bulgaria og Hellas, jf. figur 2.19) inngår blant de 20 EU-landene som har oppgitt tall for trafikkarbeid.



* Basert på data for perioden 2021–2023

Der ikke noe annet er oppgitt er grunnlaget data for treårsperioden 2022–2024.

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

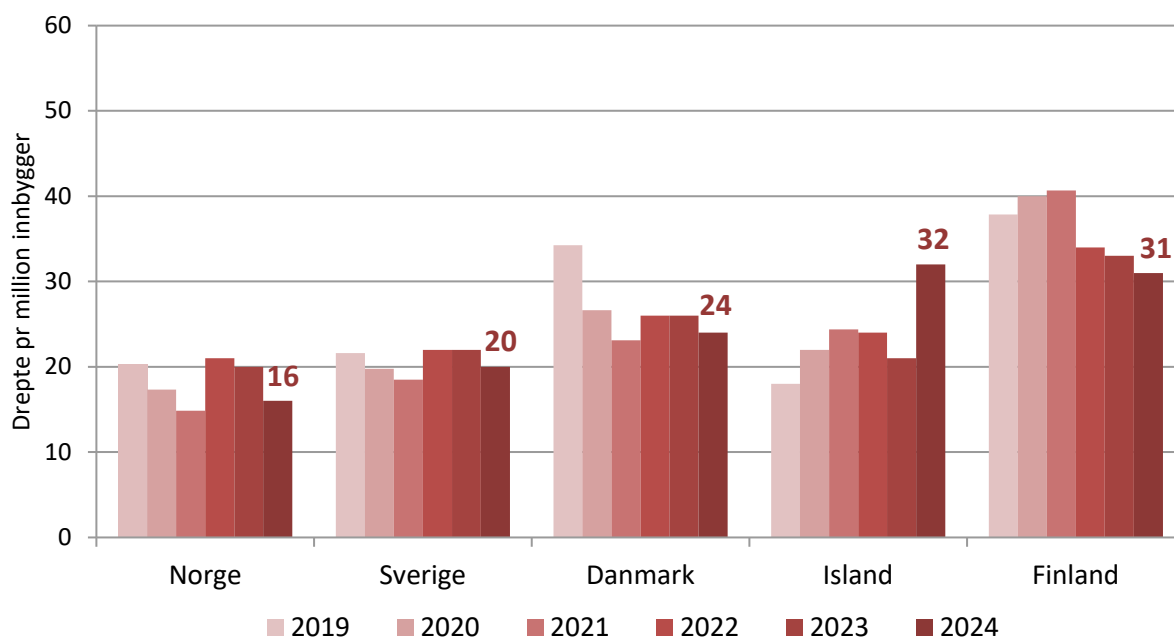
EU har satt som mål at antall drepte i veitrafikken skal halveres innen 2030 sammenliknet med 2019, som var siste året før koronapandemien. Totalt 20 017 personer mistet livet i veitrafikken i EU-landene i 2024, hvilket er 2,2 prosent færre enn i 2023, og en nedgang på 12 prosent sammenliknet med referanseåret 2019. En progresjon i samsvar med EU sitt halveringsmål tilsier at reduksjonen fra 2019 til 2024 burde ligget på 27 prosent.

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

skadd = MAIS 3+¹⁸. I 2019 antas at det i de 27 EU-landene var til sammen 110 000 personer som ble skadd i veitrafikkulykker med en skadegrad i samsvar med MAIS 3+. Det foreligger imidlertid ingen gode rutiner for årlig rapportering basert på MAIS 3+, og vi må forholde oss til statistikk som tar utgangspunkt i de enkelte landenes definisjoner av hva som kvalifiserer til å være «hardt skadd». Basert på dette antas at antall hardt skadde i EU er redusert med 14 prosent i perioden 2014-2024.

Nordisk utvikling

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



Figur 2.21 – Utvikling i antall drepte i veitrafikken per mill. innbyggere i de nordiske landene i perioden 2019-2024 (statistikk hovedsakelig fra European Transport Safety Council – ETSC).

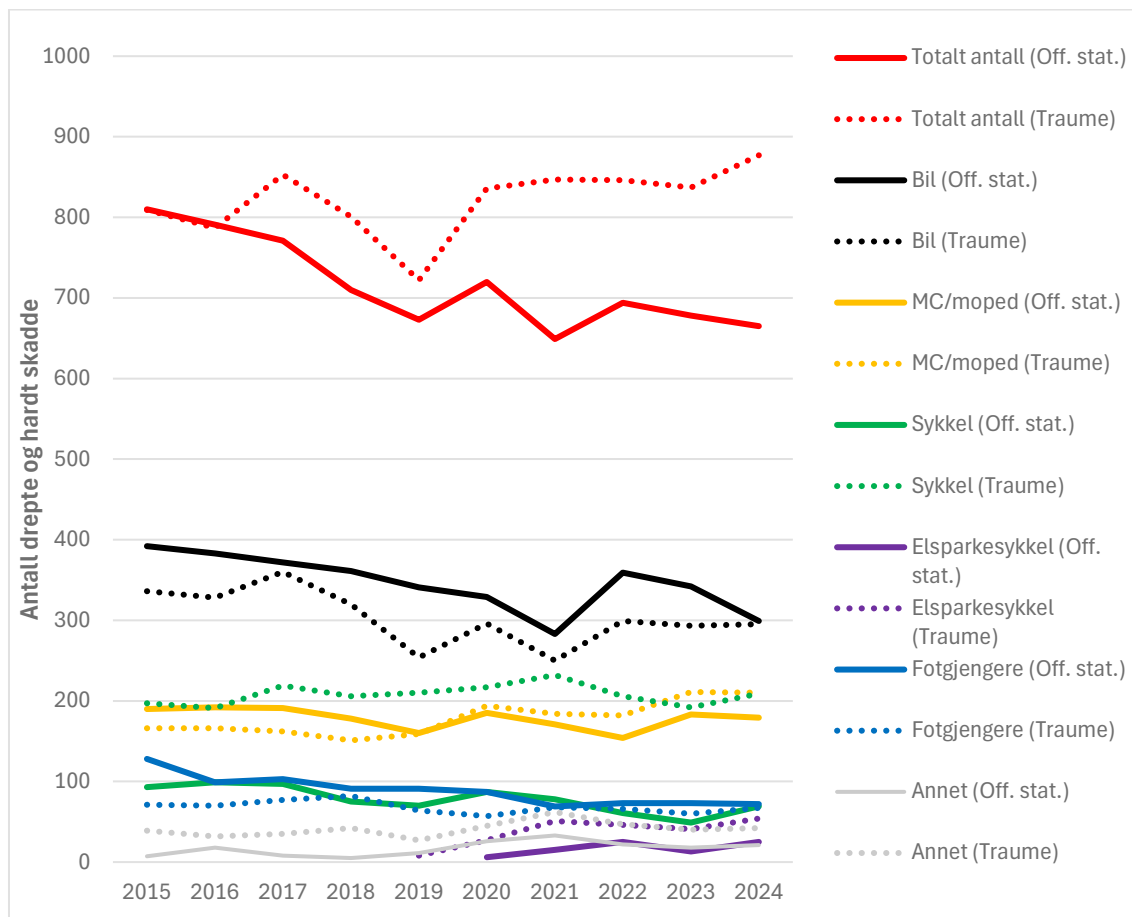
Vi ser at både Norge, Sverige, Danmark og Finland hadde en reduksjon i antall drepte fra 2023 til 2024. For de tre førstnevnte landene var resultatet for 2024 omtrent på samme nivå som under koronaårene 2020 og 2021. I motsetning til de aller fleste andre europeiske landene hadde Finland en økning i antall drepte under koronapandemien. Imidlertid har de etter 2021 hatt en svært positiv utvikling. For et lite land som Island vil tallet på drepte per mill. innbyggere være preget av tilfeldige svingninger fra år til år. Figuren viser utslaget av en økning fra 8 drepte i 2023 til 13 drepte i 2024.

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

2.5 Offisiell statistikk sammenliknet med data fra Traumeregisteret

Den offisielle ulykkesstatistikken er basert på innrapporterte skader i politiregistrerte person-skadeulykker. Det er vel kjent at statistikken ikke fanger opp alle skadde i veitrafikkulykker. Dette gjelder i særlig grad lettere skadde, men også mange hardt skadde. For å få et mer utfyllende bilde av ulykkesituasjonen, har vi innhentet data om trafikkulykker fra Nasjonalt traumeregister (NTR). Alle sykehus med traumebehandling/traumeenhet skal levere data til dette registeret. I 2024 gjaldt dette 34 akutt sykehus med traumefunksjon og fire regionale traumesentre som mottok traumepasienter. Dekningsgraden i NTR har økt over tid og er for 2024 oppgitt til 96 prosent¹⁹.

I figur 2.22 vises utviklingen i drepte og hardt skadde i perioden 2015-2024, totalt antall og fordelt på trafikantgruppe. Heltrukne linjer er hentet fra den offisielle ulykkesstatistikken (TRULS/SSB), mens stiplede streker er fra Traumeregisteret. I Traumeregisteret brukes ISS (Injury Severity Score) for å kategorisere skaden etter alvorlighet. ISS 9-14 regnes som alvorlig skade, ISS 16-24 som meget alvorlig skade og ISS ≥ 25 som kritisk skade. Med utgangspunkt i denne inndelingen har vi i figur 2.22 inkludert alle skadde som er mottatt med traumeteam og som er gitt ISS ≥ 9 . I tillegg inkluderes de som har skader som gir NISS >12 uten at traumeteam er aktivert, hodeskade med skadegrad AIS 3 eller høyere og penetrerende skade i hode, torso, hals samt proksimalt for albue og kne²⁰.



Figur 2.22 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde – Sammenlikning mellom offisiell statistikk (TRULS/SSB) og data fra Traumeregisteret (ISS ≥ 9)

¹⁹ Nasjonalt traumeregister – Årsrapport for 2024.

²⁰ Sammenhengen mellom AIS og MAIS er forklart i fotnote til slutt i kapittel 2.4. ISS er summen av kvadratet av AIS for de tre kroppsdelene med alvorligst skade. Det innebærer at alle med MAIS 3+ har ISS ≥ 9 , men at det kan være enkelte med ISS ≥ 9 som ikke er MAIS 3+.

Det er flere grunner til at statistikken fra traumeregisteret avviker fra den offisielle statistikken over drepte og hardt skadde. Blant annet fanger ikke traumeregisteret opp drepte i trafikkulykker som dør på stedet, og som dermed ikke mottas med traumeteam på sykehus. En sammenlikning mellom den offisielle statistikken og data fra traumeregisteret gir likevel et viktig komplementerende bilde av ulykkessituasjonen. Kulepunktene nedenfor oppsummerer sammenlikningen i figur 2.22:

- I 2015 og 2016 stemte **totalt antall** drepte og hardt skadde godt overens, men etter 2016 er antallet i Traumeregisteret som er registrert med ISS ≥ 9 høyere enn antall drepte og hardt skadde i den offisielle ulykkesstatistikken. Trenden viser at differansen er økende. Dette kan skyldes at komplettheten i Traumeregisteret har økt.
- Totalt i perioden er det mer enn dobbelt så mange **syklister** som er registrert i Traumeregisteret med ISS ≥ 9 sammenliknet med antall drepte og hardt skadde i den offisielle statistikken. Dette bekrefter tidligere funn, blant annet ved Oslo skadelegevakt, som viser at det i den offisielle ulykkesstatistikken er særlig stor underreportering av skadde syklister.
- Også når det gjelder **elsparkesyklister** er det rapportert mer enn dobbelt så mange med ISS ≥ 9 i Traumeregisteret sammenliknet med antall drepte og hardt skadde i den offisielle ulykkesstatistikken.
- Når det gjelder **bilførere/bilpassasjerer** og **fotgjengere** er det flere drepte og hardt skadde i den offisielle ulykkesstatistikken enn registrerte med ISS ≥ 9 i Traumeregisteret. Spesielt for fotgjengere har forskjellen over tid vært minkende.
- Fra 2015 til 2018 var det flere drepte og hardt skadde på **MC/moped** i den offisielle ulykkesstatistikken enn registrerte skader med ISS ≥ 9 i Traumeregisteret. Etter 2020 har det vært omvendt.

3. Tilstandsutviklingen

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

Det er to kategorier av indikatorer:

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

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

Det pågår et arbeid med ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, som vil gjelde for planperioden 2026-2029. Et utkast er på høring i perioden 1. oktober – 31. desember 2025. Endelig utgave skal foreligge innen 1. mars 2026. Oppfølgingen av tilstandsutviklingen i den foreliggende rapporten (*Trafikksikkerhetsutviklingen 2024*) tar utgangspunkt i tilstandsmålene i tiltaksplanen for 2022-2025. Det er imidlertid også vist hvordan de ulike indikatorene er tenkt videreført i planperioden 2026-2029, basert på omtale i høringsutkastet.



3.1 Fart

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

Tilstandsmål/måleindikator

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

- Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike 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).

I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er ambisjonsnivået for 2026 flyttet til 2030, dvs. at 72 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensen i 2030.

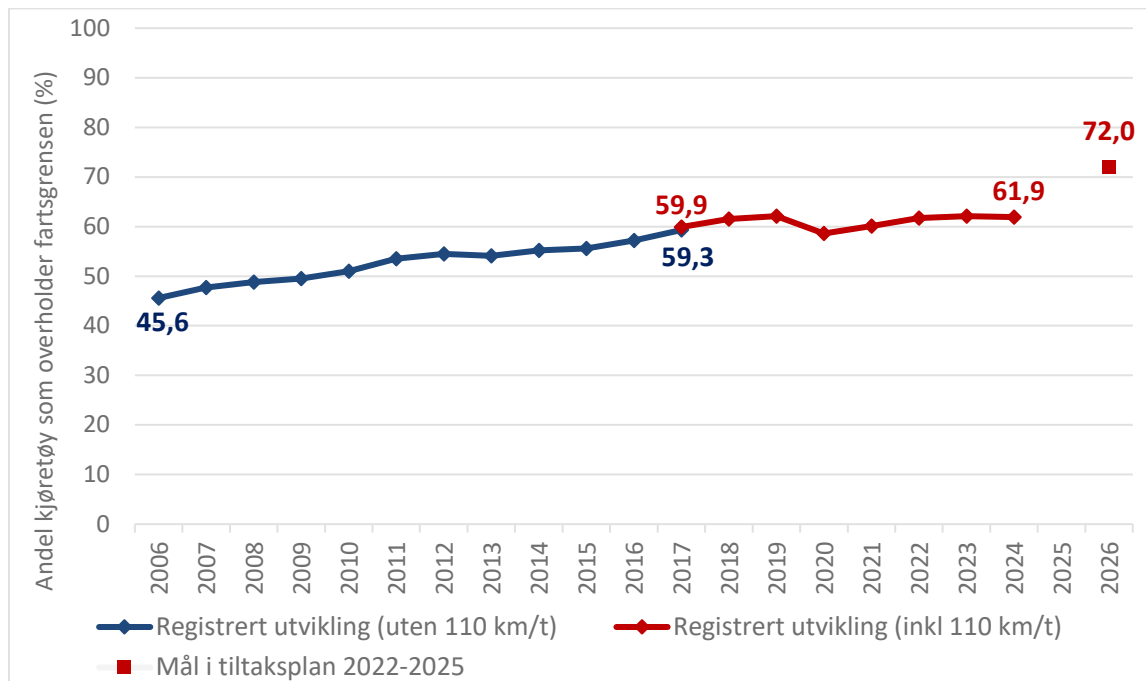
Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sine fartsregistreringer

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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Figur 3.1 viser utvikling i andel førere som overholder fartsgrensen i perioden 2006-2024. I tillegg vises mål for fartsgrenseoverholdelse i 2026, som ble fastsatt i tiltaksplanen for 2022-2025 (jf. indikator M.1.1).



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

Figur 3.1 viser at det fram til 2019 var en jevnt positiv utvikling, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent overholdelse i 2019. Imidlertid var resultatet fra det første året i koronapandemien, 2020, et klart brudd på denne trenden. Vi er nå tilbake omtrent der vi var siste året før koronapandemien, men ser foreløpig ut til å ha stoppet opp på rundt 62 prosent overholdelse. Vi kommer ikke til å nå målet om 72 prosent overholdelse i 2026. I arbeidet med tiltaksplanen for 2026-2029 har vi derfor lagt til grunn at målet forskyves til 2030.

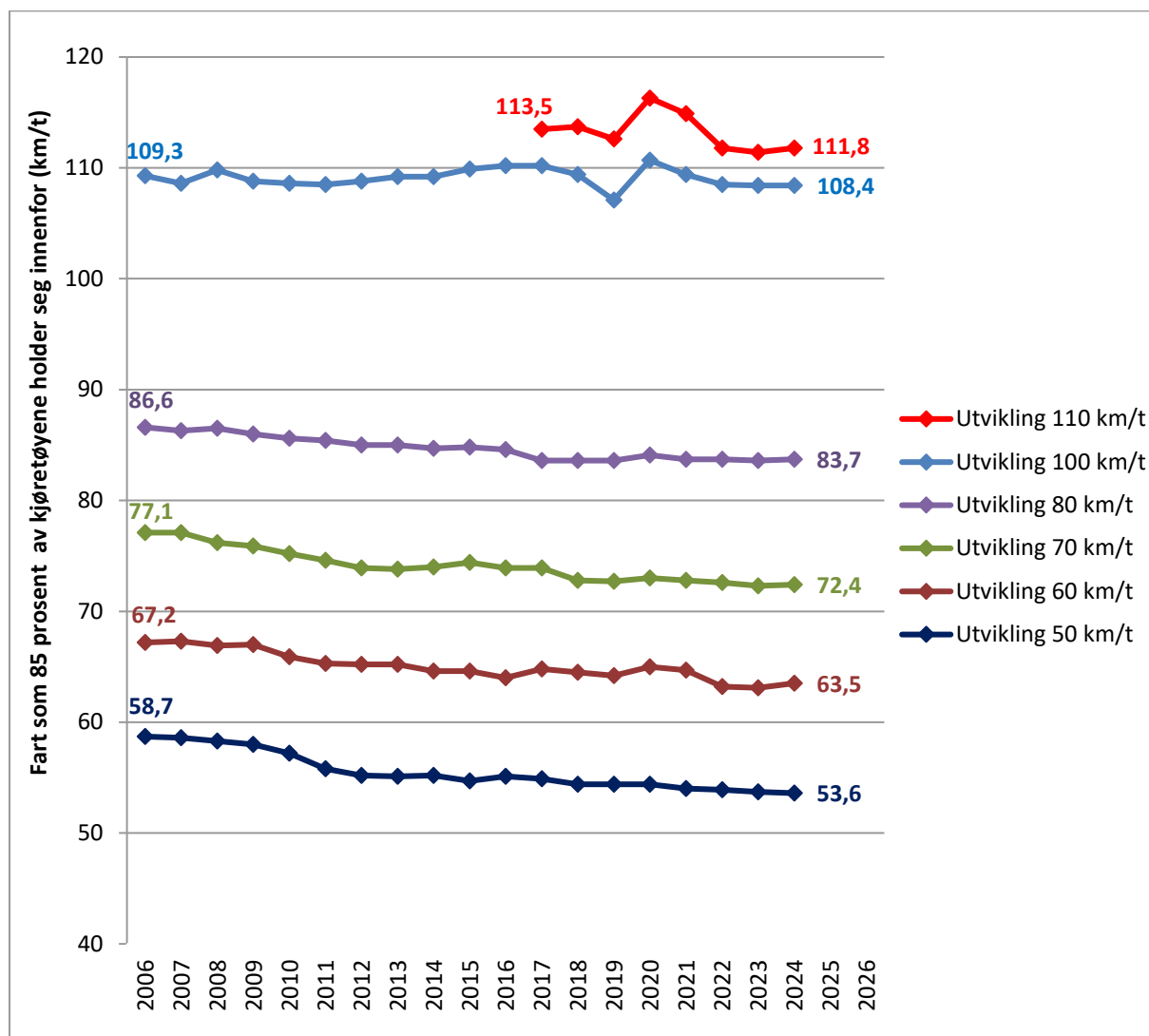
En sammenlikning mellom figurene 3.1 og 2.1 (kapittel 2.1.2) illustrerer den nære sammenhengen mellom overholdelse av fartsgrensen og omfanget av alvorlige ulykker. Hovedbildet er at vi etter 2006 har hatt en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde og i samme periode en betydelig økt overholdelse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

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 2024 var overholdelsen 61,4

prosent dersom fartsgrense 110 km/t ikke regnes med og 61,9 prosent dersom fartsgrense 110 km/t inkluderes.

Andelen som overholder fartsgrensen er lavest på flerfeltsveier med fartsgrense 90 km/t (49,7 prosent) og høyest på tofeltsveier med fartsgrense 90 km/t (73,5 prosent) og på veier med fartsgrense 110 km/t (70,0 prosent). Alle fartsgrensenivåer har gjennomsnittsfart mellom 2 og 5 km/t under fartsgrensen, med unntak for fartsgrense 110 km/t der gjennomsnittsfarten er hele 9 km/t lavere enn fartsgrensen.

For trafiksikkerhetsarbeidet er det særlig viktig å få ned omfanget av klare fartsgrenseovertredelser. 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 fartsgrensenivåer²¹ (jf. indikator U.1.1).



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

²¹ 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 registreringspunkt med denne fartsgrensen, hvilket betyr at vi kan få uforholdsmessig store svingninger fra år til år, uten at det nødvendigvis gir et godt bilde av den reelle fartsutviklingen.

Figuren viser at det etter 2006 har vært en positiv utvikling for fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t, dvs. at farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor har beveget seg nærmere fartsgrensen. Det er likevel en tendens til at utviklingen gikk raskere i begynnelsen av perioden, sammenliknet med de senere årene. Fra 2023 til 2024 har det vært liten endring.

For fartsgrensene 100 km/t og 110 km/t er den langsiktige trenden mer uklar. Etter en periode med store endringer fra år til år har resultatene de tre siste årene ligget på et mer stabilt nivå.

Risikoen øker kraftig med økende overskridelse av fartsgrensen, og det er derfor viktig å følge med på hvordan andelen som kjører «mye» over fartsgrensen utvikler seg. I tabell 3.1 vises de syv siste årenes utvikling i andelen som kjører henholdsvis 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t over fartsgrensen (jf. indikator U.1.2). Tabellen viser at vi har hatt en klart positiv utvikling etter 2019, med en stadig synkende andel av kjøretøyene med grove overtredelser av fartsgrensene. Dette gjelder både 10, 20 og 30 km/t over fartsgrensen.

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

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Over fartsgrensen	38,5 %	37,9 %	41,4 %	39,9 %	38,3 %	37,9 %	38,1 %
Mer enn 10 km/t over fartsgrensen	5,93 %	8,63 %	7,13 %	7,02 %	5,83 %	5,50 %	5,11 %
Mer enn 20 km/t over fartsgrensen	0,95 %	1,46 %	1,22 %	1,19 %	0,94 %	0,93 %	0,87 %
Mer enn 30 km/t over fartsgrensen	0,24 %	0,32 %	0,25 %	0,25 %	0,21 %	0,19 %	0,19 %

^A Beregnet andel av trafikkarbeidet som pågår på veier med fartsgrense ≥ 50 km/t



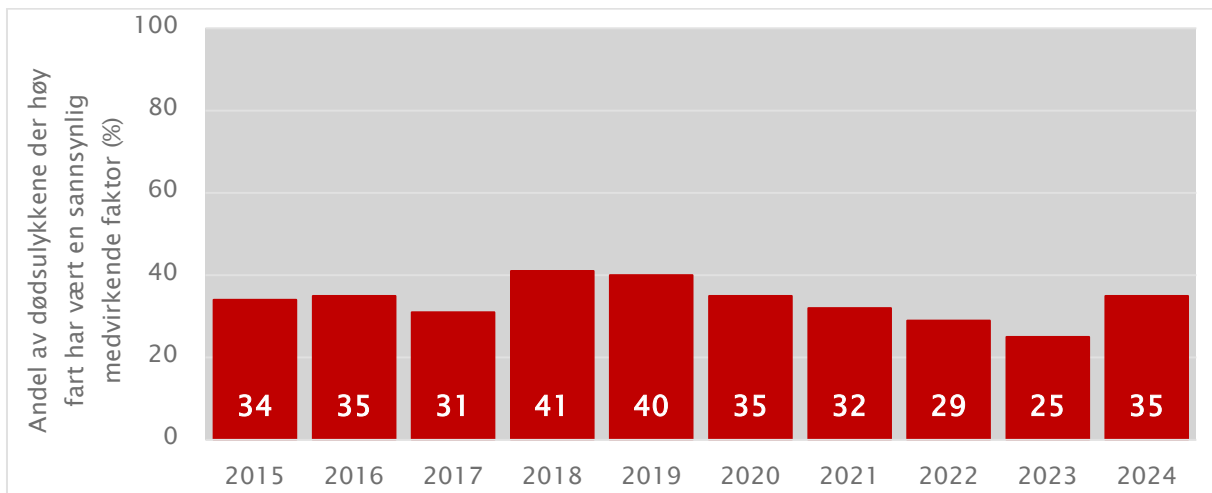
Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) bidrar til å utdype bildet av fartsutviklingen. Figur 3.3 viser utviklingen i tiårsperioden 2015-2024 når det gjelder andelen av dødsulykker der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (jf. indikator U.1.3).

UAG oppgir at høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor i 29 av de 82 dødsulykkene i 2024 (dvs. i 35 prosent av dødsulykkene). Disse er fordelt på tre kategorier. *Høy fart etter forholdene* har vært medvirkende i 8 ulykker, *fart over fartsgrensen* i 12 ulykker og *fart godt over fartsgrensen* i 9 ulykker. *Fart godt over fartsgrensen* innebærer at farten er anslått til over beslagsgrensen for førerkort. Av de 29 dødsulykkene med høy fart var 19 utforkjøringsulykker, 9 møteulykker og én innenfor kategorien *andre uhell*.

Som et gjennomsnitt for tiårsperioden 2015-2024 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 34 prosent av dødsulykkene. Figur 3.3 viser at andelen gikk ned hvert år i perioden 2018-2023, for så å øke fra 2023 til 2024. Imidlertid var totalt antall dødsulykker en del lavere i 2024 enn i 2023, slik at prosentvis økningen i antall ulykker med fart som medvirkende faktor er atskillig mindre enn økningen i andel.



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

3.2 Rus

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

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Innen 2026 skal maksimalt:

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

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsmålene for ruspåvirket kjøring i tiltaksplanen for 2022-2025 følges opp gjennom OUS sin veikantundersøkelse som gjennomføres i 2024/2025. I arbeidet med tiltaksplanen for perioden 2026-2029 er det lagt til grunn en oppfølging av nytt tilstandsmål for kjøring under påvirkning av alkohol knyttet opp mot resultater fra politiets tilstandsundersøkelser. Disse gjennomføres oftere enn OUS sine tilstandsundersøkelser, og har et større antall respondenter (se omtale nedenfor). Dette gjør at vi kan fastsette et tilstandsmål med to desimaler. Tilstandsmålet vil gjelde for 2030, og er foreløpig at maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet skal utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille. Politiets tilstandsundersøkelser omfatter ikke narkotika. Mål for maksimalt omfang av kjøring under påvirkning av narkotika vil derfor også i neste planperiode måtte være knyttet opp mot OUS sin veikantundersøkelse. Det er lagt til grunn at resultater fra OUS sin neste veikantundersøkelse vil foreligge i 2034. Mål vil bli fastsatt når det foreligger resultater fra undersøkelsen som gjennomføres i 2024/2025.

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

Målingindikatorne for omfang av kjøring under påvirkning av alkohol (indikator M.2.1) og narkotika (indikator M.2.2) er knyttet til gjennomføring av OUS sine veikantundersøkelser²², der resultatene er basert på analyse av spyttprøver. Dette er undersøkelser der utvelgelsen av førere er tilfeldig, og der prøvene behandles anonymt. Slike veikantundersøkelser er svært ressurskrevende, og det må derfor påregnes at det vil gå mange år mellom hver gang det gjennomføres en ny undersøkelse. Ved fastsettelse av tilstandsmål ble det lagt til grunn at det skal gjennomføres en ny veikantundersøkelse innen 2026, og at denne gjennomføres på en måte som gir sammenliknbare resultater med de foregående undersøkelsene fra 2008/2009 og 2016/2017²³ (se resultater i tabell 3.2). Gjennomføring av ny veikantundersøkelse inngår som tiltak nr. 20 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* og gjennomføres i 2024 og 2025. Per november 2025 foreligger det ikke resultater fra denne undersøkelsen.

²² Gjennomføres av Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo universitetssykehus (OUS). Enheten var fram til 1/1-2017 underlagt Folkehelseinstituttet (FHI).

²³ 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)).

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

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

Sammenlikningen mellom de to veikantundersøkelsene viser at omfanget av kjøring under påvirkning av alkohol er omtrent uforandret, mens bruken av narkotika og trafikkfarlige legemidler var noe lavere i 2016/2017 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 tiltaksplanene for 2018-2021 og 2022-2025 ikke er satt mål for andel som kjører under påvirkning av trafikkfarlige legemidler.

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

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

I 2024 gjennomførte UP en egen veikantundersøkelse, begrenset til alkoholpåvirket kjøring (jf. indikator U.2.1). Totalt ble 25 103 førere kontrollert, hvorav 57 førere testet positivt over lovens grense for alkoholpåvirket kjøring. Det utgjorde 0,23 prosent av de kontrollerte førerne. Omregnet vektet resultat, der det tas hensyn til fordeling av tid på døgnet, fartssone og UP-distrikt, ble 0,18 prosent²⁴. Det ble gjennomført tilsvarende undersøkelser i 2015, 2019 og 2022. Vektet resultat fra disse var henholdsvis 0,17 prosent i 2015 og 2019 og 0,3 prosent i 2022.

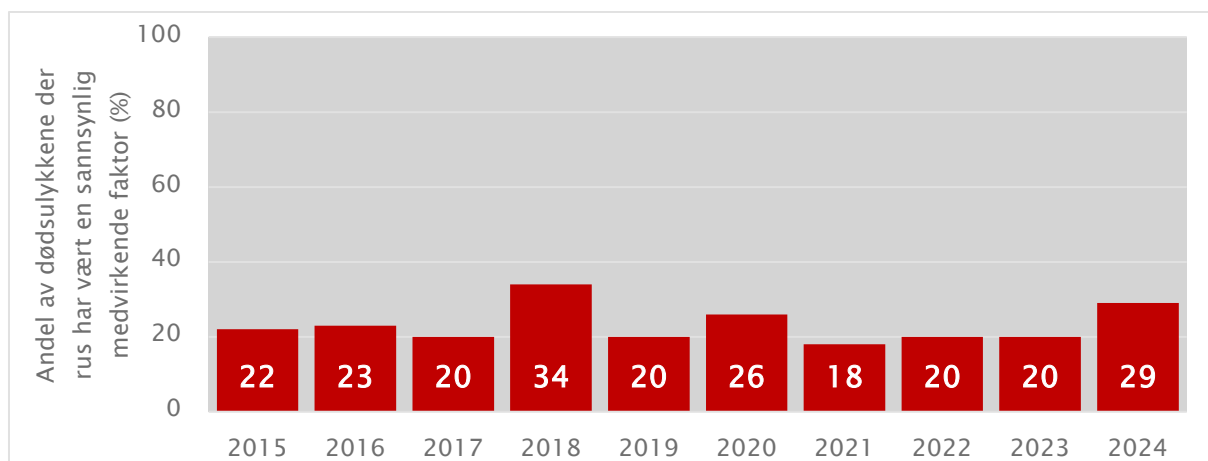
Undersøkelsen i 2024 viste at 0,23 prosent av de kontrollerte førerne i høye fartssoner (60 km/t og høyere) var påvirket. Tilsvarende i lave fartssoner (til og med 50 km/t) var 0,14 prosent. Samme tendens fant man i undersøkelsene fra 2015 og 2019, mens det i undersøkelsen fra 2022 var en høyere andel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

I hele 2024 ble det registrert 10 851 anmeldelser for kjøring i ruspåvirket tilstandpersoner. Dette er en liten nedgang sammenliknet med 2022 og 2023.

²⁴ KUPP 2024 - En veikantundersøkelse av alkoholpåvirkning i trafikken (Utrykningspolitiets temahefte 2024/2).

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

Figur 3.4 viser resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) når det gjelder utviklingen i andelen av dødsulykkene der rus er en sannsynlig medvirkende faktor (jf. indikator U.2.2). For tiårsperioden 2015-2024 ligger gjennomsnittet på 23 prosent, mens andelen i enkeltåret 2024 er på 29 prosent. Av de totalt 24 dødsulykkene med rus i 2024 var 12 med alkohol, syv med blandingsrus og fem med annen type rus. Ulykkene fordeler seg på 15 utforkjøringsulykker, fire møteulykker, tre kryssulykker, én fotgjengerulykke og én ulykke i kategorien *andre ulykker*. Halvparten av dødsulykkene med rus skjedde i sommermånedene juni, juli og august.



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



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

3.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

3.3.1 Bruk av bilbelte i lette biler

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

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er ambisjonsnivået for 2026 flyttet til 2030, dvs at 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler skal bruke bilbelte i 2030.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

Statens vegvesen gjennomfører registreringer av bilbeltebruk i lette biler, som en del av etatens tilstandsundersøkelser. Til og med 2019 ble registreringene utført hver vår. Etter to års pause under koronapandemien, ble det på nytt gjennomført registreringer høsten 2022, 2023 og 2024. Registreringene vil bli videreført om høsten, men vil etter 2024 kun bli gjennomført annet hvert år.

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

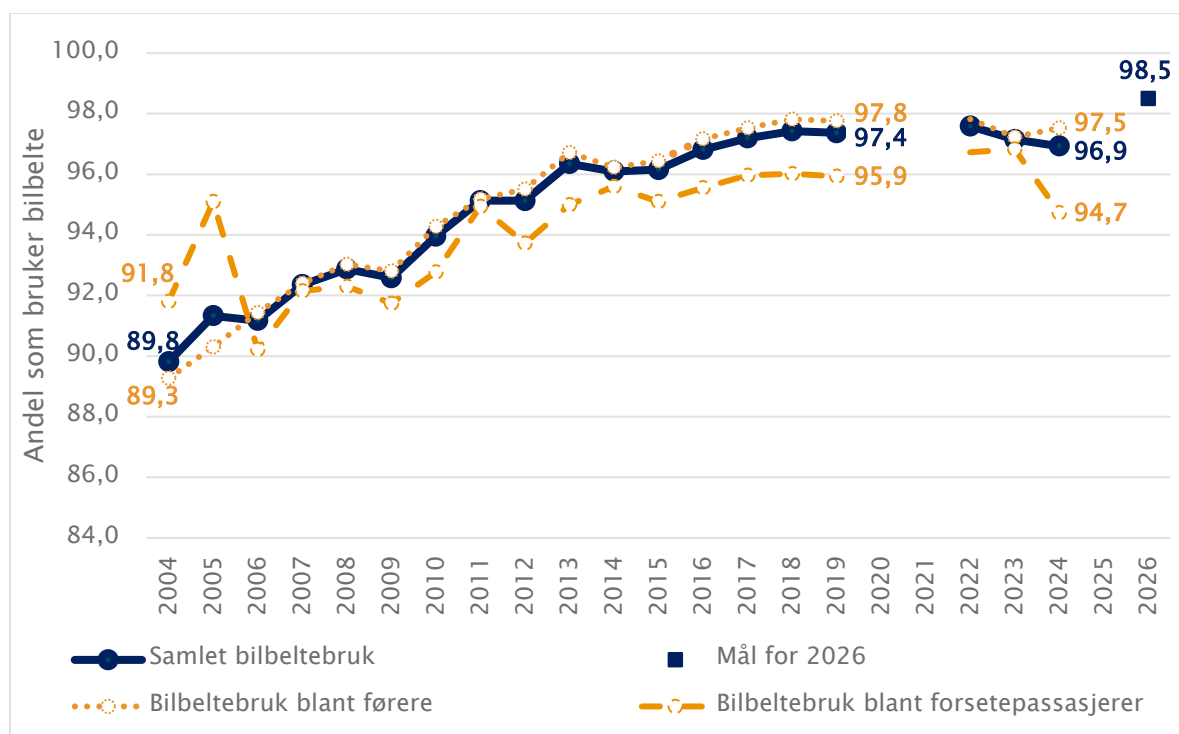
Det vektlegges at resultatene skal være sammenliknbare fra år til år. Sammenliknbare resultater oppnås ved at tellepunkter og registreringsperiode er faste. Videre at det gjennomføres registreringer i alle landets fylker, og at det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, der det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

Dessverre er ikke resultatene fra registreringene i 2022, 2023 og 2024 fullt ut sammenliknbare med tidligere års registreringer. Etter to års pause i 2020 og 2021 var det nødvendig å gjøre en del justeringer, blant annet å engasjere nye registratorer. I tillegg er antall tellepunkter redusert.

Figur 3.5 viser utviklingen i registrert bilbeltebruk (jf. indikator M.3.1). Vi ser at trenden når det gjelder samlet bilbeltebruk for førere og forsetepassasjerer var økende fram til 2022, riktignok svært svakt økende etter 2017. Imidlertid har vi nå hatt to år med reduksjon, fra 97,6 prosent bilbeltebruk i 2022 til 97,1 prosent i 2023 og 96,9 prosent i 2024. Resultatet for 2024 er det laveste som er registrert etter 2016. Vi ligger ikke an til å nå målet om 98,5 prosent bilbeltebruk innen 2026. I arbeidet med tiltaksplanen for 2026-2029 har vi derfor lagt til grunn at målet forskyves til 2030.

Figur 3.5 viser også resultatet splittet på førere og forsetepassasjerer (jf. indikator U.3.1). De siste årene før koronapandemien lå bilbeltebruken stabilt 1-2 prosentpoeng høyere blant førere enn blant forsetepassasjerer. Etter at tellingene ble tatt opp igjen i 2022 har differansen variert mye fra år til år. I 2023 var differansen på kun 0,4 prosentpoeng, mens den i 2024 var på hele 2,8 prosentpoeng - 97,5

prosent bilbeltebruk blant førere og 94,7 prosent blant forsetepassasjerer. Den store variasjonen fra år til år kan være en konsekvens av uerfarne registratorer og redusert antall tellepunkter. Resultatene fra og med 2022 må derfor tolkes med forsiktighet.

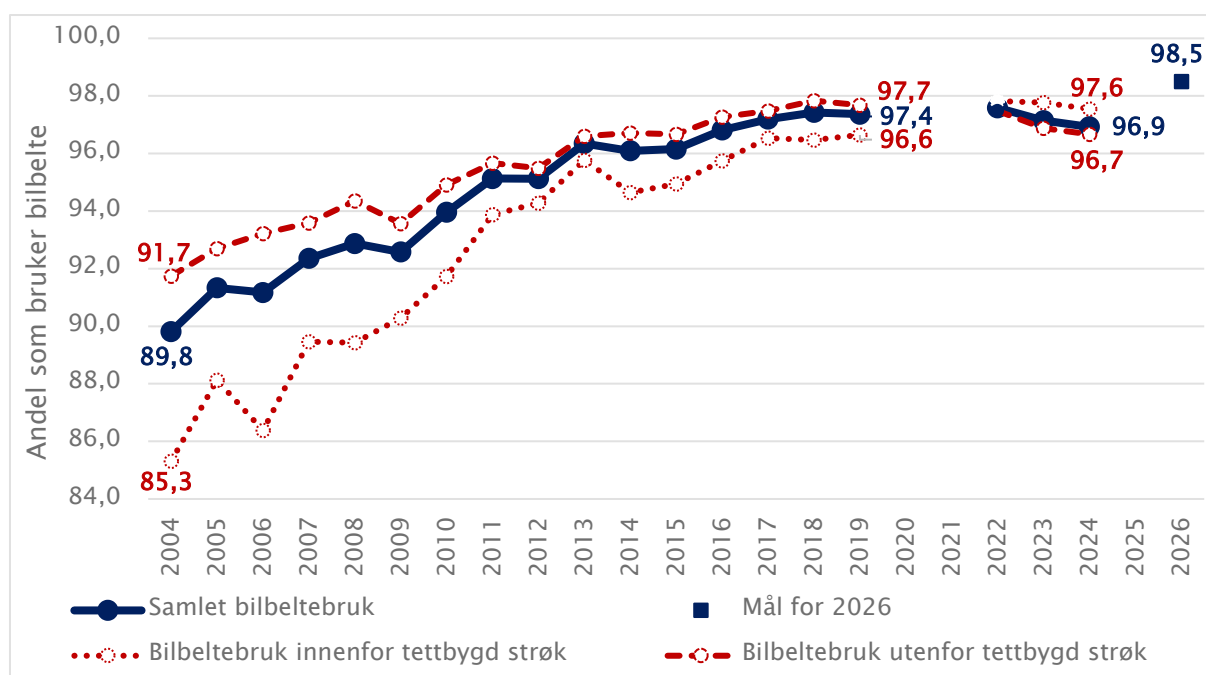


Figur 3.5 - Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på førere og forsetepassasjerer.

Bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er trolig betydelig lavere enn blant forsetepassasjerer. Men i og med at baksetepassasjerer ikke inngår i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser, er det umulig å slå fast hvor stor forskjellen er. Det nærmeste vi kommer er å se på selvrapporing i undersøkelsene om *Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. I den sist utførte undersøkelsen²⁵ (fra 2023) svarte 93 prosent «ja» på spørsmålet «Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?».

Figur 3.6 viser forskjellen i bilbeltebruk innenfor og utenfor tettbygd strøk (jf. indikator U.3.2). Resultatene innenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt med fartsgrense 50 km/t som har lite gjennomgangstrafikk, mens resultatene utenfor tettbygd strøk er hentet fra registreringspunkt der fartsgrensen er 80 km/t. I mange år viste tilstandsundersøkelsene at bilbeltebruken var 1-2 prosentpoeng lavere innenfor tettbygd strøk enn utenfor. Etter at tilstandsundersøkelsene kom i gang igjen etter koronapandemien har resultatene vist det omvendte. Resultatet for 2024 viser 0,9 prosentpoeng høyere bilbeltebruk i tellepunktene innenfor tettbygd strøk sammenliknet med tellepunktene utenfor tettbygd strøk. Dette kan være en konsekvens av uerfarne registratorer og reduksjon i antall tellepunkter (jf. tidligere omtale), og at det ikke reelt sett har blitt høyere bilbeltebruk innenfor enn utenfor tettbygd strøk.

²⁵ Verian og Statens vegvesen: *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

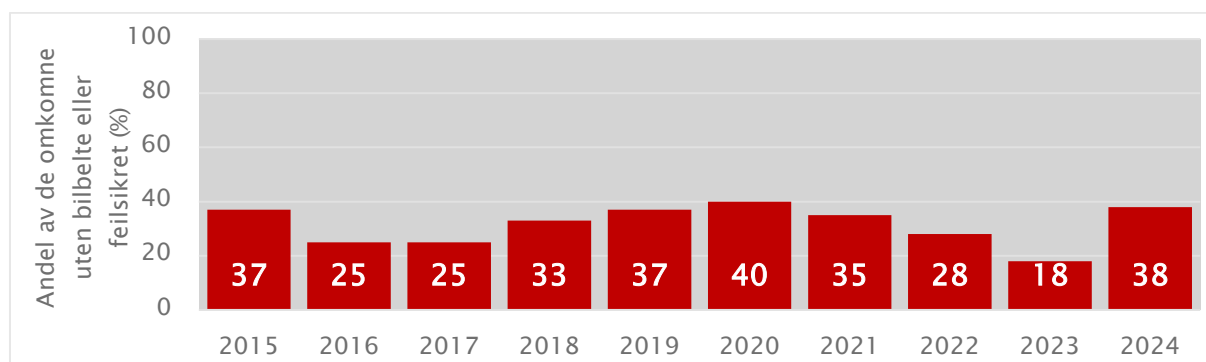


Figur 3.6 - Utvikling i bilbeltebruk i lette biler – samlet og fordelt på innenfor og utenfor tettbygd strøk.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG)

UAG sine dybdeanalyser av dødsulykker viser hvor mange av de som omkom i bil som enten ikke brukte bilbelte eller som brukte bilbelte feil. Figur 3.7 viser utviklingen i perioden 2015-2024 (jf. indikator U.3.3). Figuren viser at andelen av de omkomne i bil som enten ikke har brukt bilbelte eller som har brukt bilbelte feil varierer mye fra år til år. I 2023 lå andelen på 18 prosent, som er det laveste nivået i tiårsperioden, mens den i 2024 var oppe i 38 prosent. Imidlertid var det langt færre omkomne i bil i 2024 enn i 2023, og antallet økte derfor langt mindre enn andelen - fra 13 til 18. Av de 18 var det 17 som ikke brukte bilbelte og én som brukte bilbelte feil.

Gjennomsnittet for årene 2015-2024 var at 31 prosent av de omkomne i bil ikke brukt bilbelte eller brukte det feil. Sammenholdt med at registrert bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer i lette biler ligger på rundt 97 prosent (jf. figurene 3.5 og 3.6) er dette en uforholdsmessig stor andel. Dette skyldes at de som ikke bruker bilbelte, i tillegg til økt risiko som følge av manglende bruk, ofte også har en betydelig mer risikopreget atferd i trafikken, for eksempel gjennom høy fart og/eller rus.



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

3.3.2 *Bruk av bilbelte i tunge kjøretøy*

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

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Beltebruk blant passasjerer i buss (U.3.4).

I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er ambisjonsnivået for 2026 flyttet til 2030, dvs. at 95 prosent av alle førere av tunge godsbiler skal bruke bilbelte i 2030.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

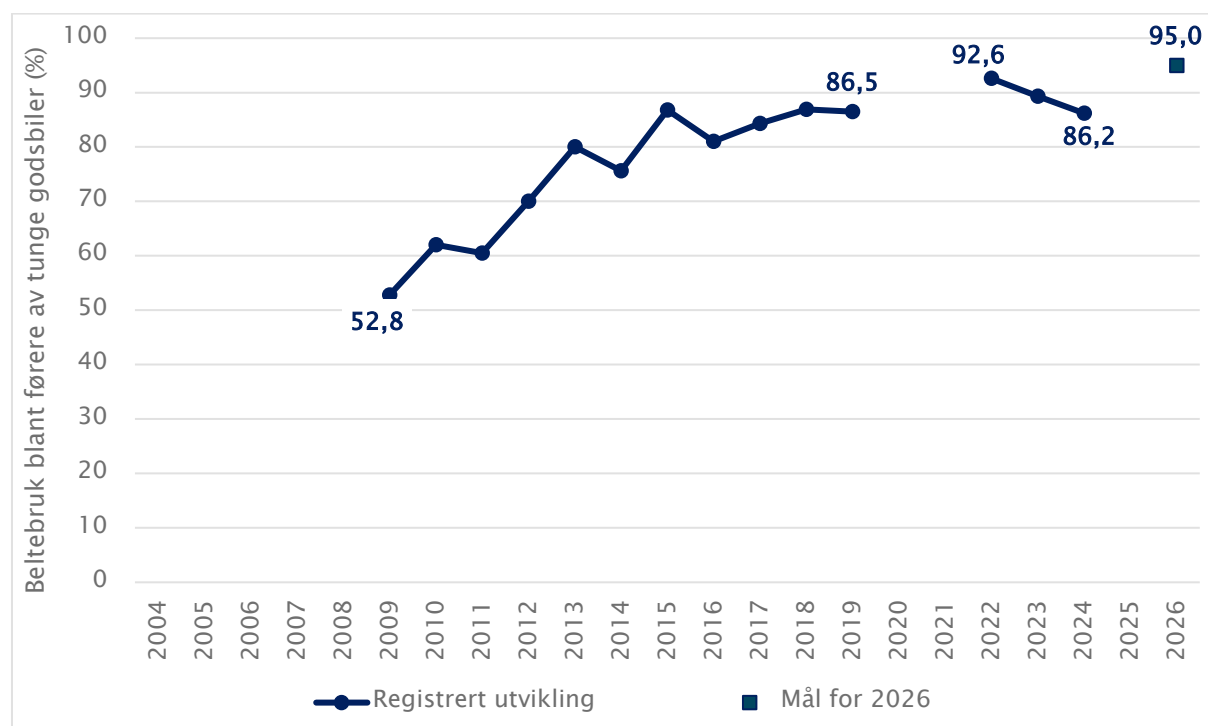
Fra og med 2009 har Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for bruk av bilbelte også omfattet beltebruk blant førere av tunge godsbiler. Til og med 2019 ble registreringene utført hver vår. Etter to års pause under koronapandemien, ble det på nytt gjennomført registreringer høsten 2022, 2023 og 2024. Registreringene vil bli videreført om høsten, men vil etter 2024 kun bli gjennomført annet hvert år.

Registrering av beltebruk blant førere av tunge godsbiler utføres ved observasjon, mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Utgangspunktet er at tellepunktene og registreringsperiodene skal være faste fra år til år og at det skal være tellepunkter i alle landets fylker. Resultatet på nasjonalt nivå framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til tungtrafikkarbeidet i det enkelte fylket. Som forklart under omtalen av bilbeltebruk i lette biler (kap. 3.3.1) ble undersøkelsene i årene 2022, 2023 og 2024 gjennomført med færre tellepunkter enn tidligere. Resultatene herfra er derfor ikke fullt ut sammenliknbare med resultater fra tidligere års undersøkelser.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Figur 3.8 viser at vi hadde en svært positiv utvikling, fra registreringene av beltebruk blant førere av tunge godsbiler startet i 2009 og fram til 2015. Etter 2015 flatet kurven ut fram til siste registrering før koronapandemien. Registreringen i 2022 viste at 92,6 prosent brukte bilbelte, som er det klart høyeste som er registrert. Imidlertid har de to siste års registreringer vist en klar reduksjon. Med 86,2 prosent beltebruk i 2024 er vi igjen nede på samme nivå som i årene før koronapandemien (jf. indikator M.3.2). Det skal svært mye til for at vi skal nå målet om 95 prosent bilbeltebruk innen 2026. I arbeidet med tiltaksplanen for 2026-2029 har vi derfor lagt til grunn at målet forskyves til 2030.



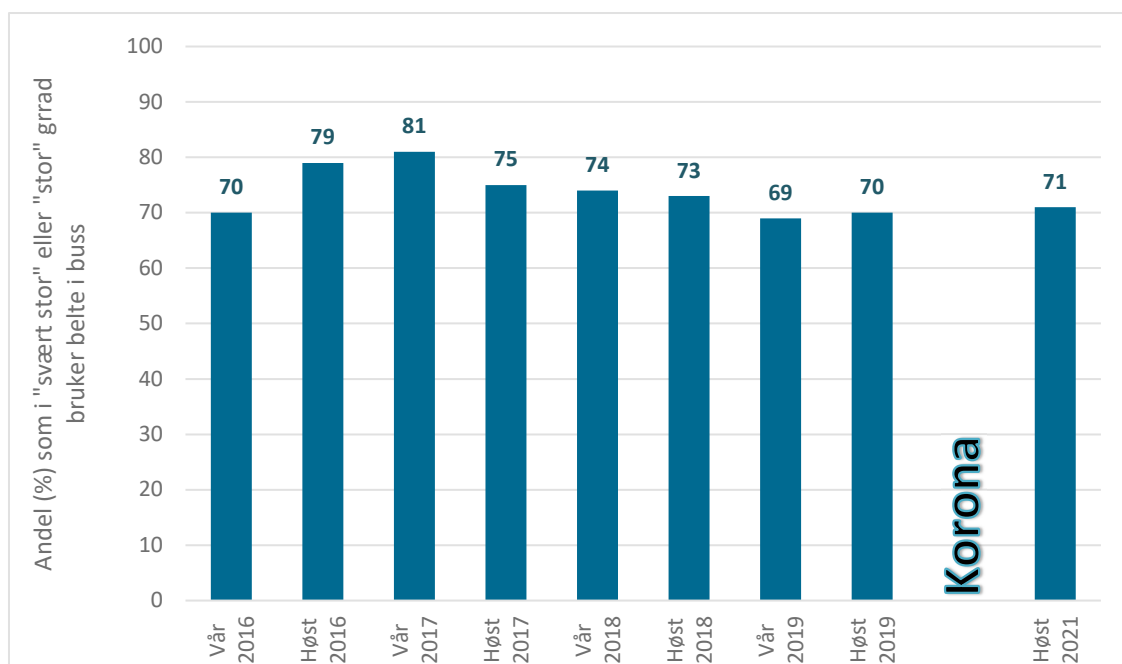
Figur 3.8 - Utvikling i bruk av bilbelte blant førere av tunge godsbiler.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens bussbeltetellinger

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

Under koronapandemien var det langt mindre bruk av buss enn i en normalsituasjon, og det ble ikke gjennomført kvantitative spørreundersøkelser i 2020 og våren 2021. Første og hittil eneste undersøkelse etter koronapandemien ble utført høsten 2021.

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



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

I tillegg til spørreundersøkelsene lagt til grunn i figur 3.9 inngikk spørsmål om bruk av belte i buss i undersøkelsen om *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*²⁶. Her svarte 72 prosent av de spurte at de brukte belte sist gang de kjørte buss der dette var montert²⁷.

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

3.3.3 Sikring av barn i bil

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

Tilstandsmål/måleindikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Innen 2026 skal:

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

²⁶ Verian og Statens vegvesen: *Trafikksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

²⁷ Spørsmål: *Brukte du bilbelte forrige gang du reiste med en buss hvor dette var montert?* 58 prosent svarte ja, 23 prosent nei, 8 prosent husker ikke og 11 prosent at de ikke reiser med buss. Vi velger å se bort fra de som svarer at de ikke husker og de som svarer at de ikke kjører buss. Av de som enten svarer ja eller nei får vi da at 72 prosent oppgir at de brukte belte sist gang de kjørte buss.

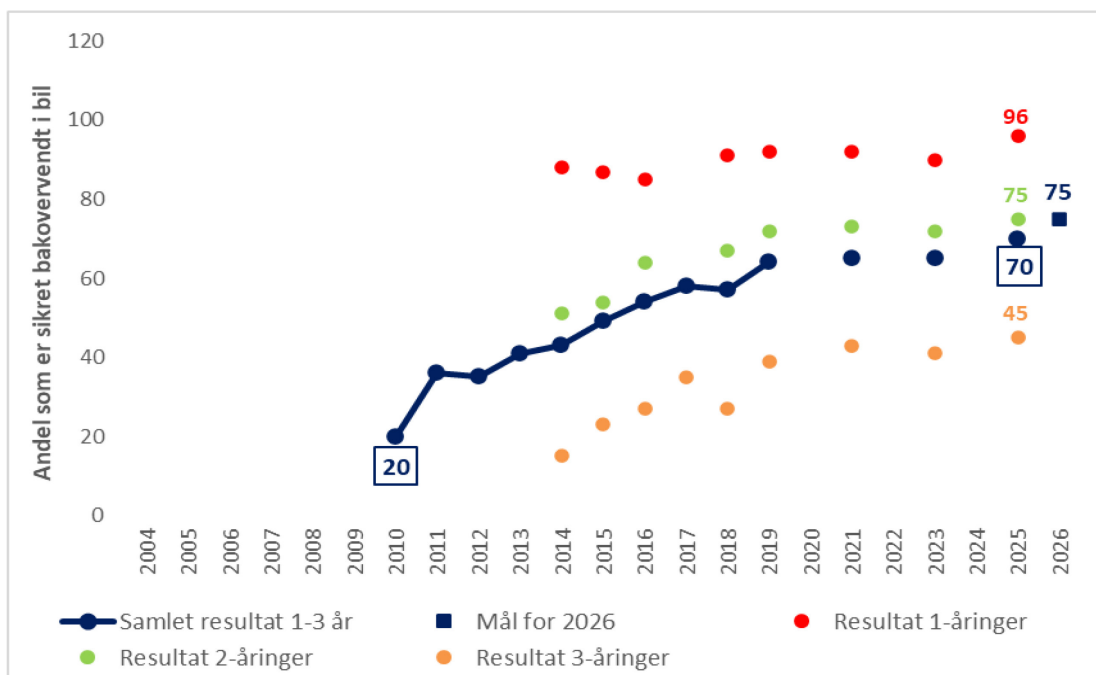
I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er målet at innen 2030 skal 80 prosent av alle barn i alderen 1 – 3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil. Når det gjelder riktig sikring av barn i alderen 1 – 8 år er det lagt til grunn at ambisjonsnivået for 2026 flyttes til 2030, dvs. at 85 prosent av barna skal være riktig sikret i 2030.

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 år²⁸. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører tilstandsundersøkelser som viser andel barn i alderen 1–3 år som sikres bakovervendt. Fra og med 2015 er registreringen utført i samarbeid med Utrykningspolitiet. Registreringene foretas i hovedsak utenfor barnehager og skoler, og omfatter alle landets fylker. Fra registreringene startet i 2010 og fram til 2019 ble det gjennomført årlige undersøkelser, deretter annet hvert år, dvs. i 2021, 2023 og 2025.

Figur 3.10 viser utviklingen i bakovervendt sikring av barn i bil i aldersgruppen 1–3 år (jf. indikator M.3.3). Fra 2010 har andelen bakovervendt sikring økt fra 20 prosent til 70 prosent. Dette viser at det i perioden har vært en økende forståelse for viktigheten av at barn i denne alderen sitter bakovervendt. Etter å ha ligget rundt 65 prosent siden 2019 viste resultatet for 2025 en kraftig økning, til 70 prosent. Dette betyr at vi for alvor begynner å nærme oss målet om 75 prosent bakovervendt sikring i 2026. I høringsutkastet til *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* er målet at andelen skal øke videre, til 80 prosent innen 2030.

Oppsplittingen av hovedresultatet på årsklasser viser at vi sammenliknet med registreringen i 2023 har hatt en klar økning i andelen med bakovervendt sikring, både for 1-åring, 2-åring og 3-åring. I 2025 var hele 96 prosent av 1-åringene sikret bakovervendt (jf. indikator U.3.5).



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

²⁸ Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: *Sikring av barn i bil* (brosjyre).

Fra og med 2021 gjennomføres annet hvert år en egen tilstandsundersøkelse for å kartlegge omfanget av feilsikring av barn i alderen 1-8 år (jf. indikator M.3.4). Undersøkelsen i 2021 viste at 82 prosent i denne aldersgruppen var riktig sikret, mens andelen i 2023 og 2025 lå på 79 prosent. (dvs. 21 prosent feilsikring). Resultatene viser at vi ikke beveger oss i riktig retning i forhold til målet om at 85 prosent skal være riktig sikret innen 2026. I arbeidet med tiltaksplanen for 2026-2029 har vi derfor lagt til grunn at målet forskyves til 2030.



3.4 Barn (0–14 år)

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

Tilstandsmål/målindeikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

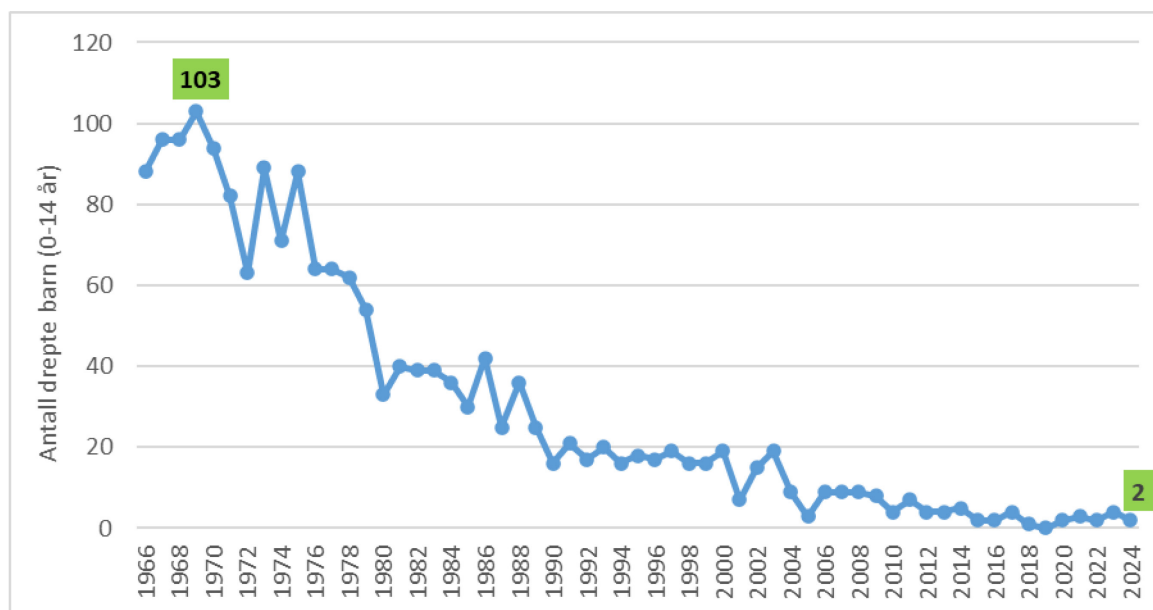
- Antall barnehager som er godkjent som *Trafikksikker barnehage* (U.4.1).
- Antall skoler som er godkjent som *Trafikksikker skole* (U.4.2).

I høringsutkastet til ny tiltaksplan gjeldende for 2026-2029 er ambisjonsnivået for planperioden 2022-2025 flyttet til planperioden 2026-2029, dvs at det i fireårsperioden skal være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år, og at det i samme periode i gjennomsnitt ikke skal være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

Tilstandsutviklingen – Resultater hentet fra ulykkesregisteret

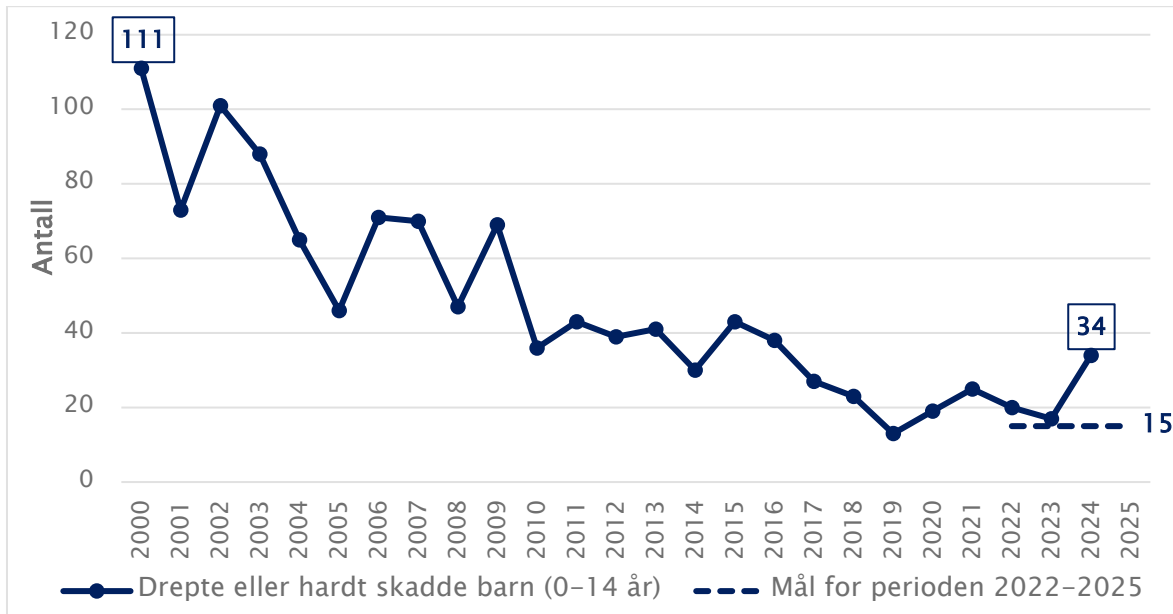
Oversikt over antall omkomne barn i alderen 0-14 år hentes fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (TRULS).

Over tid har ingen aldersgrupper hatt en like positiv ulykkesutvikling som blant barn. I 1969 omkom hele 103 barn i veitrafikken. Et betydelig antall av disse var gående, syklende eller lekende barn. I 2019 var det for første gang ingen barn i alderen 0-14 år som omkom i trafikken. Dette resultatet har foreløpig ikke blitt gjentatt. I 2022, 2023 og 2024 omkom henholdsvis to, fire og to barn i alderen 0-14 år. Det betyr at målet om minst to år uten drepte barn i perioden 2022-2025 ikke kan nås (jf. indikator M.4.1). I høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 gjentas målet om at minst to av de fire årene skal være uten drepte barn.



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

Figur 3.12 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde barn (jf. indikator M.4.2). I 2019 hadde vi det foreløpig laveste antallet som er registrert. Etter det har utviklingen gått feil vei. I 2024 ble 34 barn drept eller hardt skadde i trafikken, som er det høyeste antallet siden 2016. Vi har de tre første årene av perioden 2022–2025 allerede hatt så mange drepte eller hardt skadde barn at det ikke er mulig å komme ned på et gjennomsnitt på 15 i fireårsperioden. I høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026–2029 har vi lagt til grunn samme ambisjonsnivå som i tiltaksplanen for 2022–2025.



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

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

For at en kommune skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* (se kapittel 3.11 og vedlegg 3) må alle barnehager og skoler tilfredsstille kriteriene for henholdsvis *Trafikksikker barnehage* og *Trafikksikker skole*. Per 26. juni 2025 var det 1016 *Trafikksikre barnehager* (jf. indikator U.4.1) og 863 *Trafikksikre skoler* (jf. indikator U.4.2). Dette er en økning fra henholdsvis 990 *Trafikksikre barnehager* og 801 *Trafikksikre skoler* i april 2024. Økningen har direkte sammenheng med økningen i antall *Trafikksikre kommuner* (jf. kapittel 3.11).



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

3.5 Ungdom og unge førere

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

Tilstandsmål/måling i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

I høringsutkastet av tiltaksplanen for 2026-2029 er tilstandsmålet innenfor innsatsområdet *Ungdom og unge førere* formulert tilsvarende som målet i tiltaksplanen for 2022-2025, men med fire år som referanseperiode og med et noe høyere ambisjonsnivå. Målet er at gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadd per kjørte km skal være 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 enn gjennomsnittet for årene 2021-2024. Ambisjonsnivået i den kommende tiltaksplanen tilsvarer omtrentlig den prosentvise reduksjonen som må oppnås samlet (alle aldersgrupper under ett) dersom vi skal nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

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

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

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

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

Fokus på 18 og 19 årige bilførere skyldes at statistikken viser at denne aldersgruppen har høy risiko for å bli drept og hardt skadd sammenliknet med andre bilførere. Beregninger fra TØI gjeldende for årene 2021 og 2022²⁹ viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km var mellom fire og fem ganger høyere for 18 og 19 åringer sammenliknet med aldersgruppen 25-64 år.

Tabell 3.3 viser de siste årenes utvikling når det gjelder risiko for 18 og 19 årige bilførere (jf. indikator M.5.1). Som utgangspunkt for tilstandsmålet valgte vi resultatene for 2018 og 2019, slik at vi unngikk å ta med årene preget av reiserestriksjoner under koronapandemien. Tabellen viser at risikoen var svært lav i 2020 og 2021. Videre vises at vi etter tre av fire år i perioden 2022-2025 ligger på et nivå som er noe lavere enn i referanseperioden 2018-2019, men likevel klart høyere enn målet for

²⁹ TØI rapport 2012/2024 Risiko i veitrafikken 2021/22 (bruker tall fra tabell V.2.2 i rapportens vedlegg 2).

gjennomsnittet i fireårsperioden. Det er svært lite sannsynlig at vi når målet om at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 enn i årene 2018-2019.

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

Indikator	Tilstand i 2018–2019	Tilstand i 2020–2021	Tilstand i 2022–2024	Mål for tilstand i 2022–2025
Risiko for bilførere i alderen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte km	0,026	0,013	0,024	0,020 ^A

^A Tilsvarende 25 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2018–2019.

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



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.6 Eldre trafikanter

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

Tilstandsmål/måleindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

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

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

I høringsutkastet av tiltaksplanen for 2026-2029 er tilstandsmålene innenfor innsatsområdet *Eldre trafikanter* formulert tilsvarende som målene i tiltaksplanen for 2022-2025, men med fire år som referanseperiode og med et noe høyere ambisjonsnivå. Målet er at gjennomsnittlig risiko for at henholdsvis bilførere og fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per km skal være 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 enn gjennomsnittet for årene 2021-2024. Ambisjonsnivået i den kommende tiltaksplanen tilsvarer omtrentlig den prosentvise reduksjonen som må oppnås samlet (alle aldersgrupper under ett) dersom vi skal nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

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

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

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

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

Fokus på aldersgruppen 75+ skyldes at statistikken viser at denne aldersgruppen har høy risiko for å bli drept og hardt skadd sammenliknet med andre aldersgrupper. Beregninger fra TØI gjeldende for årene 2021 og 2022³⁰ viser at:

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

³⁰ TØI rapport 2012/2024 *Risiko i veitrafikken 2021/22* (bruker tall fra tabellene V.2.2 og V.4.2 i rapportens vedlegg 2).

- For **fotgjengere** i aldersgruppen 75+ er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per gåkm mellom fire og fem ganger høyere enn for yngre aldersgrupper.

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

Tabell 3.4 viser de siste årenes utvikling når det gjelder risiko for aldersgruppen 75+ i rollene som henholdsvis bilførere og fotgjengere (jf. indikatorene M.6.1 og M.6.2). I tillegg vises tilstandsmålene for planperioden 2022-2025. Tilstandsmålene bruker 2018 og 2019 som referanseår. Vi har bevisst valgt å unngå koronaårene 2020 og 2021 i referanseperioden, da det disse årene var mange forhold som antas å ha påvirket risikoen i trafikken, og som ikke lenger er relevante.

Som vist i tabellen var risikoen for eldre bilførere i årene 2022-2024 noe høyere enn det som er målet at skal være gjennomsnittlig risiko i fireårsperioden 2022-2025, men med et svært godt resultat i 2025 er målet fortsatt oppnåelig. For eldre fotgjengere lå resultatet etter tre av fire år midt mellom tilstanden i referanseårene 2018 og 2019 og målet for gjennomsnittet i perioden 2022-2025. Det er lite sannsynlig at målet vil bli nådd.

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

Indikator	Tilstand i 2018–2019	Tilstand i 2020–2021	Tilstand i 2022–2024	Mål for tilstand i 2022–2025
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per millioner kjørte km	0,019	0,014	0,015	0,014 ^A
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per millioner gåkm	0,135	0,127	0,118	0,101 ^A

^A Tilsvarende 25 prosent reduksjon sammenliknet med risikoen i perioden 2018-2019.

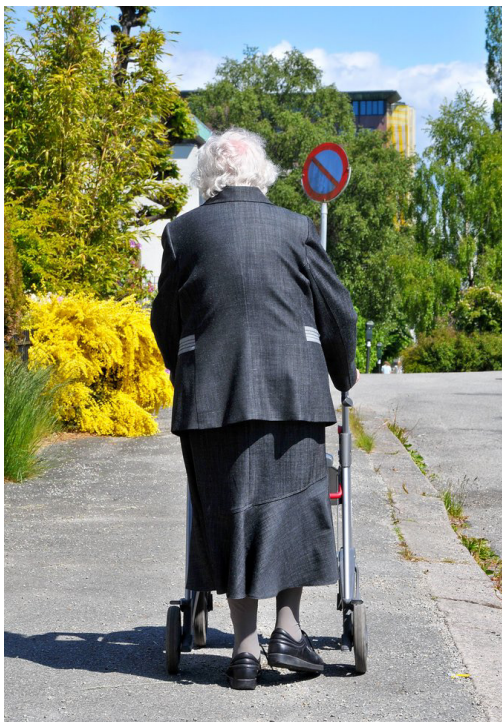


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

3.7 Gående og syklende

3.7.1 Fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Indikatorer og tilstandsmål i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei

Tilstandsmål/målindeksplaner i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsutviklingen – Innrapportering fra Statens vegvesen og fylkeskommunene

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

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

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

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

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

Tabell 3.5 - Omfanget av tilrettelegging for gående og syklende.

Indikator	Etablert i 2022	Etablert i 2023	Etablert i 2024
Antall km tilrettelagt spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksveinettet	19,1 km ^A	19,6 km	24,7 km
Antall km tilrettelagt spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesveinettet	68,4 km ^B	47,7 km	49,5 km

^A Hvorav 0,5 km er bygd i regi av Nye Veier.

^B Hvorav 4,1 km er bygd i regi av Nye Veier.

Av de totalt 63,4 km som ble tilrettelagt i tilknytning til riksvei i årene 2022-2024 var 32,7 km i byer og tettsteder (5,6 km i 2022, 11,2 km i 2023 og 15,9 km i 2024). Tilsvarende for de 165,6 km som ble tilrettelagt i tilknytning til fylkesvei i årene 2022-2024 var 77,1 km i byer og tettsteder (28,1 km i 2022, 17,2 km i 2023 og 31,8 km i 2024).

3.7.2 Bruk av sykkelhjelmer

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

Tilstandsmål/målkategori i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er ambisjonsnivået for 2026 flyttet til 2030, dvs. at 75 prosent av syklistene skal bruke sykkelhjelmer i 2030.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse

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

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

Dessverre er ikke resultatene fra registreringene i 2022, 2023 og 2024 fullt ut sammenliknbare med tidligere års registreringer. Etter to års pause i 2020 og 2021 var det nødvendig å gjøre en del justeringer, blant annet å engasjere nye personer til å gjennomføre registreringene. I tillegg ble ikke alle tellepunktene dekket opp. Ambisjonen er at det fra og med 2025 skal gjennomføres registreringer som har bedre sammenliknbarhet med registreringene som ble utført fram til 2019.

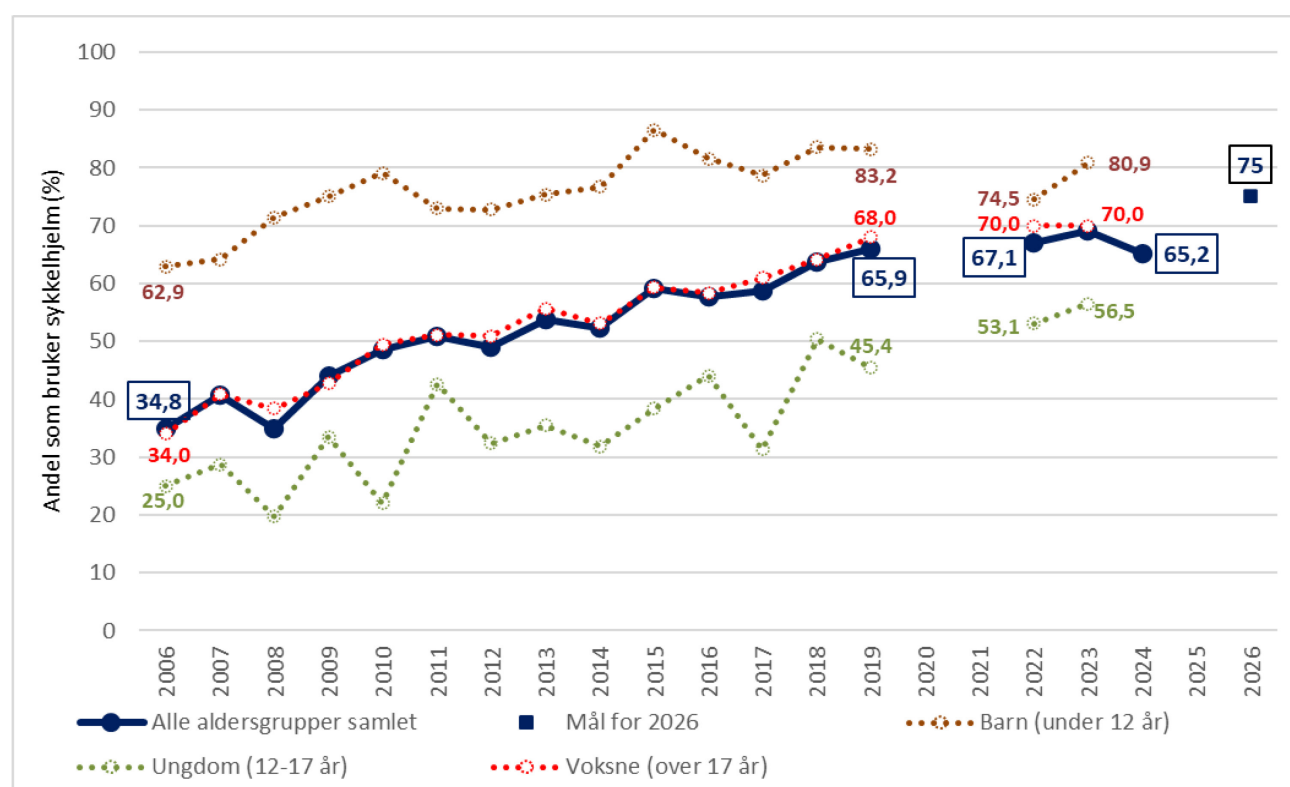


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Figur 3.13 viser at det samlet for alle aldersgrupper har vært en svært positiv trend når det gjelder bruk av sykkelhjelmer (jf. indikator M.7.1). Fra 2006 til 2023 var det en mer eller mindre sammenhengende økning i hjelmbruken. Imidlertid ble det ved registreringen i 2024 registrert en betydelig nedgang, fra 69,1 prosent hjelmbruk i 2023 til 65,2 prosent i 2024. Vi kan ikke forvente å nå målet om 75 prosent hjelmbruk i 2026. I arbeidet med tiltaksplanen for 2026-2029 har vi derfor lagt til grunn at målet forskyves til 2030.

Figuren viser også hjelmbruk splittet på aldersgruppene under 12 år (barn), 12-17 år (ungdom) og over 17 år (voksne) (jf. indikator U.7.3). Dette er imidlertid ikke vist for 2024, og skyldes at antall registreringer er så lavt at vi er usikre på om en slik oppsplitting gir et riktig bilde av situasjonen. Dette gjelder spesielt innenfor aldersgruppen barn under 12 år. Utfordringen med lavt antall registreringer gjelder også for 2022 og 2023, men her samsvarer resultatene bedre med tidligere registreringer enn det vi så ved oppsplitting av resultatene for 2024.

Oppsplittingen på alder viser at det er høyest hjelmandel blant barn under 12 år. Vi hadde en positiv utvikling fram til 2015. Etter 2015 kan det se ut til at hjelmbruken blant barn har avtatt noe. Det er blant de voksne vi over tid har hatt den beste utviklingen, og vi var i 2022 og 2023 oppe i 70 prosent hjelmbruk, som er det høyeste som er registrert blant de over 17 år. Ungdom har klart lavere hjelmbruk enn andre aldersgrupper. Registrert hjelmbruk for denne aldersgruppen varierer betydelig fra år til år, men trenden over tid er positiv.



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

3.7.3 Syklisters synlighet

Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/måleindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsutviklingen – Bruk av gul sykkeljakke/refleksvest

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

Tabell 3.6 viser at 9,0 prosent av syklisterne brukte gul sykkeljakke/refleksvest i 2023 (jf. indikator U.7.4). Dette er om lag på samme nivå som i registreringene fra 2019 og 2022. Det foreligger ikke resultater fra registreringer av syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest i 2024.

Tabell 3.6 - Syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest.

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

Registreringene av syklisters bruk av gul sykkeljakke/refleksvest gjennomføres på dagtid, hvilket må sees i sammenheng med undersøkelser som viser at synlig antrekk har stor betydning, også i dagslys. I en spørreundersøkelse fra 2016 om *trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken*³¹ oppga 44 prosent av respondentene at de alltid eller som oftest bruker refleksvest eller gul jakke når de sykler i mørket. Resultatene fra spørreundersøkelsen er ikke uten videre sammenliknbare med registreringene basert på observasjon. Imidlertid er det all grunn til å tro at bruken av gul sykkeljakke/refleksvest er betydelig mer utbredt i mørket enn i dagslys.

Tilstandsutviklingen – Bruk av sykkellys

Selvrapportert bruk av sykkellys inngår i spørreundersøkelsene om trafikanterenes kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. De siste to gangene undersøkelsen er utført er i 2016 og 2023³². I

³¹ TØI-rapport 1573/2017 *Trafiksikkerhetstilstanden 2016 – Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. (Spørsmålet om refleksvest/gul jakke inngår ikke i tilsvarende rapport fra 2023 – *Trafiksikkerhetstilstanden 2023*).

³² Verian og Statens vegvesen: *Trafiksikkerhetstilstanden 2023 – Befolkningens holdninger, kunnskaper og atferd*.

disse undersøkelsene oppga henholdsvis 80 og 86 prosent at de alltid eller som oftest bruker sykkellys når de sykler i mørket³³ (jf. indikator U.7.5).

3.7.4 Bruk av fotgjengerrefleks

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

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

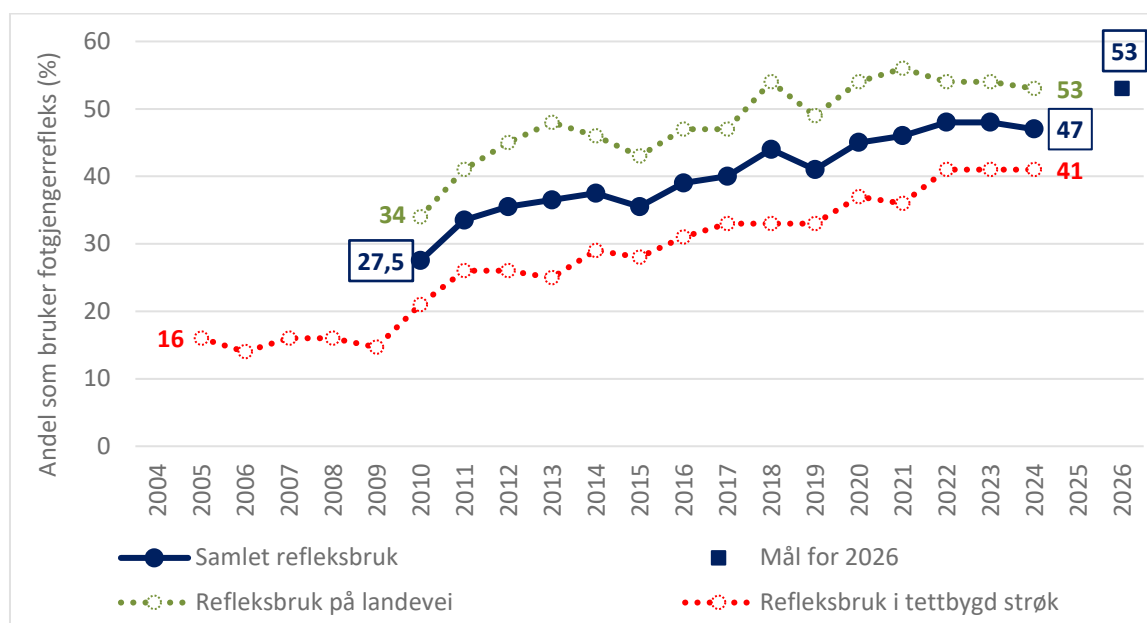
Fotgjengeres bruk av refleks på belyst vei i mørke, splittet på landevei og tettbygd strøk (U.7.6).

I høringsutkastet til ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 er tilstandsmålet at andelen fotgjengere som bruker refleks skal øke til 55 prosent innen 2030.

Tilstandsutvilingen – Resultater fra Trygg Trafikk sine reflekstellinger

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

Figur 3.14 viser at den langsiktige trenden når det gjelder bruk av fotgjengerrefleks er positiv (jf. indikator M.7.2). Imidlertid ble refleksbruken redusert fra 48 prosent i 2023 til 47 prosent i 2024. Det er lite sannsynlig at vi når målet om 53 prosent refleksbruk innen 2026. I høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 er det likevel lagt til grunn et mål om ytterligere økning - til 55 prosent innen 2030.



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

³³ Respondenter som sjelden eller aldri sykler i mørket er ikke inkludert i beregningen.

Oppsplittingen på områdetype (jf. indikator U.7.6) viser at den langsiktige trenden er positiv, både på landevei og i tettbygde strøk. Imidlertid viser registreringene etter 2021 at refleksbruken på landevei synes å bære svakt nedadgående.



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

3.7.5 Syklister og fotgjengeres risiko

Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

I høringsutkastet av tiltaksplanen for 2026-2029 er tilstandsmålene innenfor innsatsområdet *Gående og syklende* formulert tilsvarende som målene i tiltaksplanen for 2022-2025, men med fire år som referanseperiode og med et noe høyere ambisjonsnivå. Målet er at gjennomsnittlig risiko for at henholdsvis syklister og fotgjengere blir drept eller hardt skadd per sykkelkm/gåkm skal være 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2021-2024.

Ambisjonsnivået i den kommende tiltaksplanen tilsvarer omtrentlig den prosentvise reduksjonen som må oppnås samlet (alle trafikantgrupper under ett) dersom vi skal nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

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

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

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

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

I figurene 3.15 og 3.16 har vi sett på utviklingen i risiko for å bli drept eller hardt skadd per million km for henholdsvis syklist (indikator M.7.3) og fotgjengere (M.7.4). Vi har tatt for oss reisevanedata i de fire siste RVUene fra den fireårige syklussen³⁴, og knyttet to år med ulykkesdata til hver RVU. Risiko for 2018/2019, 2020/2021 og 2022-2024 er beregnet ut fra reisevanedata for de årlige RVUene.

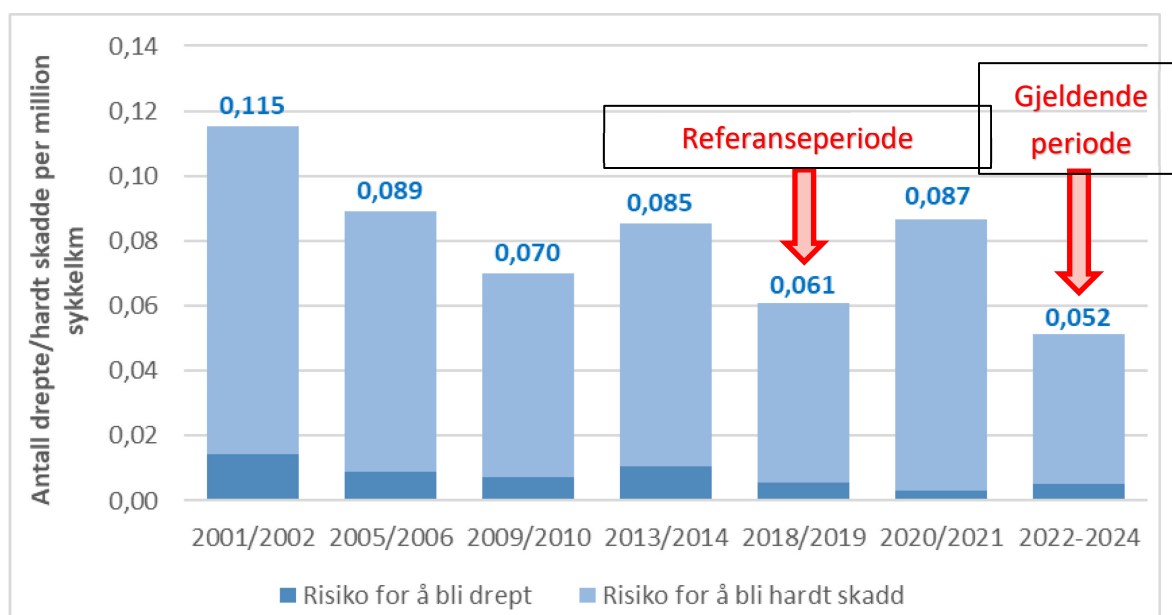
Generelt må resultatene i figurene 3.15 og 3.16 tolkes og brukes med forsiktighet, både fordi utvalget er basert på et begrenset antall respondenter og fordi statistiske tilfeldigheter inngår som et vesentlig element når beregningsgrunnlaget begrenses til toårsperioder med drepte og hardt skadde.

Figur 3.15 viser at det fram til 2009/2010 var en trend i retning av redusert risiko for **syklist** å bli drept eller hardt skadd. Etter 2009/2010 er bildet mer uklart, men med en klar nedgang fra perioden 2020/2021 til 2022-2024.

Tilstandsmålet er at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 sammenliknet med årene 2018/2019 (jf. indikator M.7.3). Det betyr at gjennomsnittlig risiko for årene 2022-2025 skal ligge på 0,046 drepte og hardt skadde per millioner sykkelkm. Figur 3.15 viser at resultatet etter de tre første årene i perioden lå på 0,052. Med andre ord er vi på etterskudd, og det er små muligheter for at vi etter avsluttet fireårsperiode vil komme ned på et gjennomsnitt på 0,046 drepte og hardt skadde per millioner sykkelkm. Målet i høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 innebærer at gjennomsnittlig risiko i perioden 2026-2029 skal reduseres ytterligere, til 0,039 drepte og hardt skadde per millioner sykkelkm.

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

³⁴ 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.



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

Vi har de siste tre årene hatt relativt få drepte og hardt skadde syklist, men dersom vi ser samlet over de siste 25 årene har det, i motsetning til slik det har vært for bilister, ikke vært noen klar reduksjon³⁵. Imidlertid viser resultatene fra RVU at omfanget av sykling har økt med i underkant av 75 prosent fra 2001/2002 til 2022-2024. Vi har gode indikasjoner på at den økte syklingen i all hovedsak er i de største byområdene (jf. kapittel 2.3).

Studier basert på behandlede syklistskader ved Oslo skadelegevakt i 2014³⁶ og 2019³⁷ dokumenterer stor underrapportering av hardt skadde syklist. Underrapporteringen gjelder i hovedsak eneulykker med sykkelen som eneste involverte kjøretøy. Vi velger å anta at graden av underrapportering er konstant, og at figur 3.15 derfor gir et omtrentlig riktig bilde av hvordan utviklingen har vært over tid. Men den reelle risikoen for å bli hardt skadd per syklet km er betydelig høyere enn det som framgår av søylene i figur 3.15.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

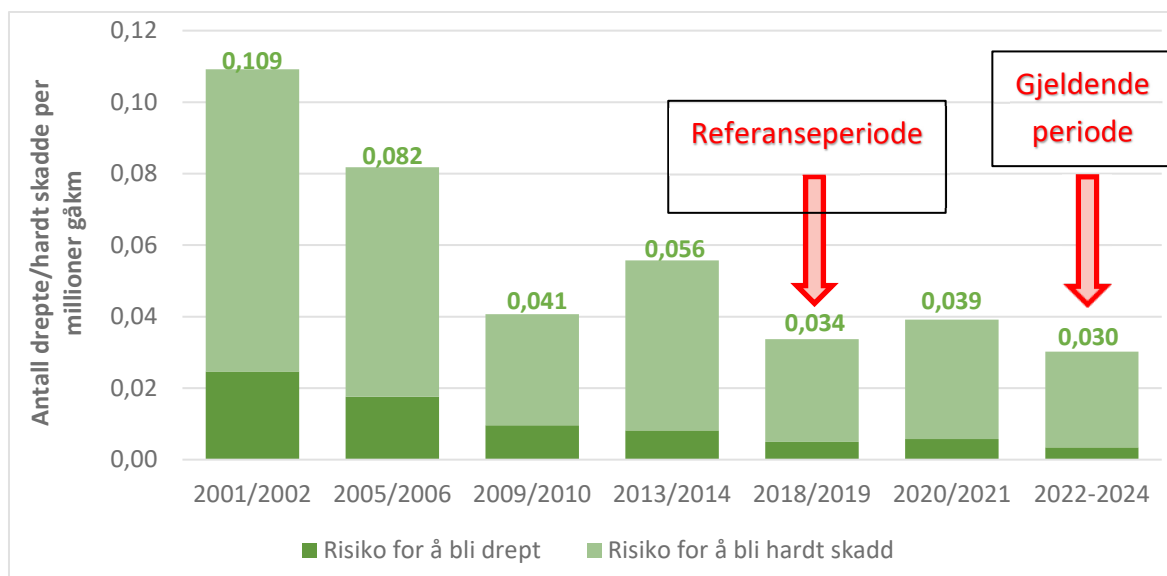
³⁵ Dette gjelder selv om vi ikke regner med drepte og hardt skadde på elsparkesykkel.

³⁶ *Sykkel-skader i Oslo i 2014 Oslo skadelegevakt* (Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen, 11/6-2015).

³⁷ Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo – Resultater fra en registrering i 2019/2020 (Statens vegvesens rapporter nr. 720).

Figur 3.16 viser at det fram til 2009/2010 var en betydelig reduksjon i risikoen for **fotgjengere** å bli drept eller hardt skadd per gåkm. Den reduserte risikoen skyldes en kombinasjon av at antall drepte og hardt skadde fotgjengere ble redusert og at omfanget av gåing økte. Etter 2009/2010 har risikoen holdt seg på et noenlunde likt nivå.

Tilstandsmålet er at risikoen skal være 25 prosent lavere i perioden 2022-2025 sammenliknet med årene 2018/2019 (jf. indikator M.7.4). Det betyr at gjennomsnittlig risiko for årene 2022-2025 skal ligge på 0,025 drepte og hardt skadde per millioner gåkm. Figur 3.16 viser at resultatet etter de tre første årene i perioden ligger på 0,030. Med andre ord er vi godt på etterskudd, og vi kommer ikke til å nå målet om et gjennomsnitt på 0,025 drepte og hardt skadde per millioner gåkm i perioden 2022-2025. Målet i høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 innebærer at gjennomsnittlig risiko i perioden 2026-2029 skal reduseres ytterligere, til 0,021 drepte og hardt skadde per millioner gåkm.



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

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

Basert på en undersøkelse ved Oslo skadelegevakt i 2016³⁸ anslås at det for hver hardt skadd fotgjenger i ulykkesregisteret (TRULS) er om lag 20 hardt skadde fotgjengere som ikke inngår i statistikken. De fleste av disse blir hardt skadd i eneulykker (dvs. ulykker som ikke faller inn under definisjonen av veitrafikkulykker).

³⁸ TØI rapport 1609/2017 *Fotgjengerskader i Oslo i 2016 – en analyse av skadedata fra Oslo legevakt* (Hanne Beate Sundfør og Torkel Bjørnskau, desember 2017).

3.8 Motorsykkel og moped

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

Tilstandsmål/måling i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

I høringsutkastet av tiltaksplanen for 2026-2029 er tilstandsmålet innenfor innsatsområdet *Motor-sykkel og moped* formulert tilsvarende som målene i tiltaksplanen for 2022-2025, men med et noe høyere ambisjonsnivå. Målet er at gjennomsnittlig risiko på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped skal være 30 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2021-2024. Ambisjonsnivået i den kommende tiltaksplanen tilsvarer omtrentlig den prosentvise reduksjonen som må oppnås samlet (alle trafikantgrupper under ett) dersom vi skal nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

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

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

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

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

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

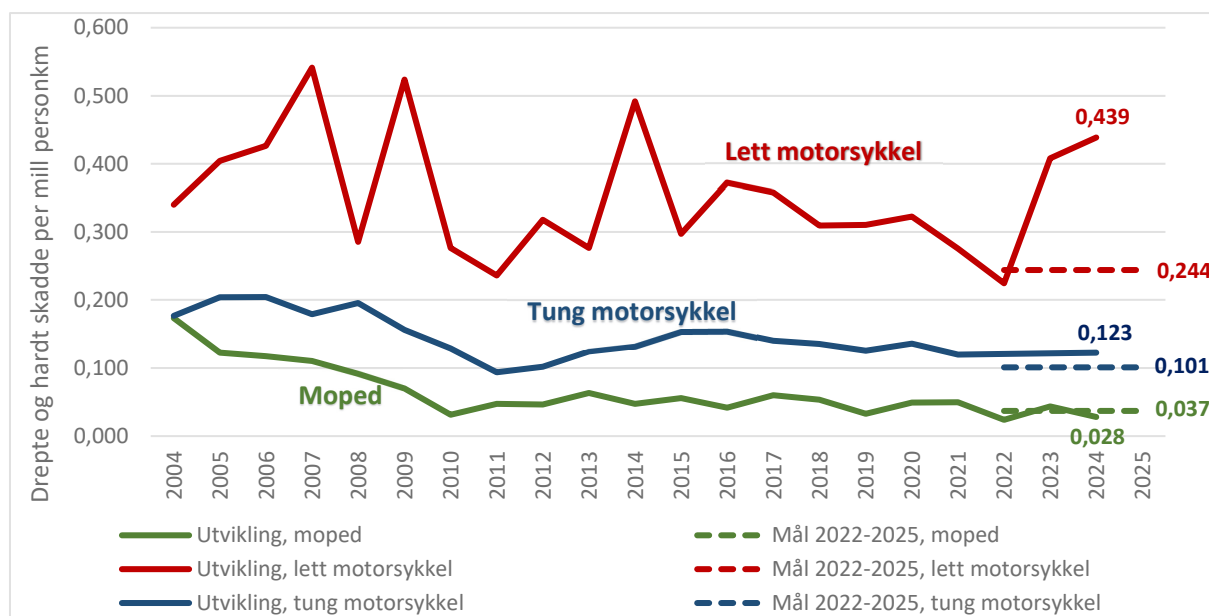
- Det i perioden 2022-2025 maksimalt skal være **0,244** drepte eller hardt skadde per personkm med **lett motorsykkel** (mot 0,237 som er oppgitt i tiltaksplanen for 2022-2025 og som tar utgangspunkt i et belegg på 1,07).
- Det i perioden 2022-2025 maksimalt skal være **0,101** drepte eller hardt skadde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

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

Figuren viser at det for **lett motorsykkel** var en redusert risiko fra 2020 til 2022, etterfulgt av svært høye risikotall i 2023 og 2024. Uansett resultat i 2025 vil det ikke være mulig å nå målet om en gjennomsnittlig risiko i perioden 2022-2025 på 0,244 drepte og hardt skadde per mill. personkm. For **tung motorsykkel** har risikoen holdt seg stabil, men klart på feil side av målet om en gjennomsnitt på 0,101 drepte og hardt skadde per mill. personkm. Det er heller ikke her realistisk å nå målet for planperioden 2022-2025. Utviklingen har vært bedre for **moped**. Her har vi ligget på rett side av målet to av de tre årene hittil i planperioden. Det burde være gode muligheter for å nå målet om et gjennomsnitt i fireårsperioden 2022-2025 på 0,037 drepte og hardt skadde per mill. personkm.

Målene i høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 innebærer at risikoen må reduseres ytterligere, utover det som er målet for planperioden 2022-2025. I planperioden 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko reduseres til:

- 0,236 drepte og hardt skadde per mill. personkm for lett motorsykkel
- 0,085 drepte og hardt skadde per mill. personkm for tung motorsykkel
- 0,025 drepte og hardt skadde per mill. personkm for moped



Figur 3.17 – Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill personkm for lett motorsykkel, tung motorsykkel og moped – Registrert utvikling og mål for perioden 2022-2025³⁹.

³⁹ Det vises til teksten over figuren som forklarer hvorfor måltallene i figur 3.17 avviker i forhold til det som er oppgitt i figur 14.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Vi ser at det er store forskjeller i risiko innenfor samlebetegnelsen motorsykkel/moped. Basert på gjennomsnittstall for fireårsperioden 2021-2024 er det f.eks. rundt ni ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per personkm på lett motorsykkel sammenliknet med moped. Imidlertid utgjør kjøring med lett motorsykkel kun om lag 6 prosent av samlet antall personkm med motorsykkel/moped. Tilsvarende utgjør kjøring med tung motorsykkel 62 prosent og kjøring med moped 32 prosent av antall personkm.

Det er viktig å være oppmerksom på at det er betydelig usikkerhet knyttet til antall kjørte km med motorsykkel og moped. Dette gjelder særlig kjøring med lett motorsykkel. Det er derfor behov for å gjøre en nærmere vurdering av forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av risikoutvikling i figur 3.17. Dette må gjøres høsten 2025/vinteren 2026 for å sikre at forutsetningene som legges til grunn i den endelige utgaven av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029* er så riktige som mulig⁴⁰. Usikkerhet til tross, det er liten tvil om at førere av lett motorsykkel har svært høy risiko sammenliknet med kjøring med andre transportmidler, og at risikoen f.eks. er mange ganger høyere enn kjøring med moped. Dette gjelder særlig for unge førere (16-17 åringer) da de ikke har utviklet en tilstrekkelig risikoforståelse som gjør at de kan håndtere denne type kjøretøy på en trygg måte i høye hastigheter.



Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen

⁴⁰ Endelig utgave av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029* skal foreligge senest 1. mars 2026.

3.9 Godstransport på vei

3.9.1 Teknisk standard

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

Tilstandsmål/måleindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Disse indikatorene bruker data fra to ulike kilder; periodisk kjøretøykontroll (PKK) (gjelder indikatorene M.9.1 og U.9.1) og teknisk utekontroll (gjelder indikator U.9.2). I og med at alle biler skal gjennom PKK, vil resultater herfra gi en god indikasjon på hvordan den tekniske standarden på kjøretøyparken endrer seg, gitt at kravene ved PKK holdes uendret. 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.

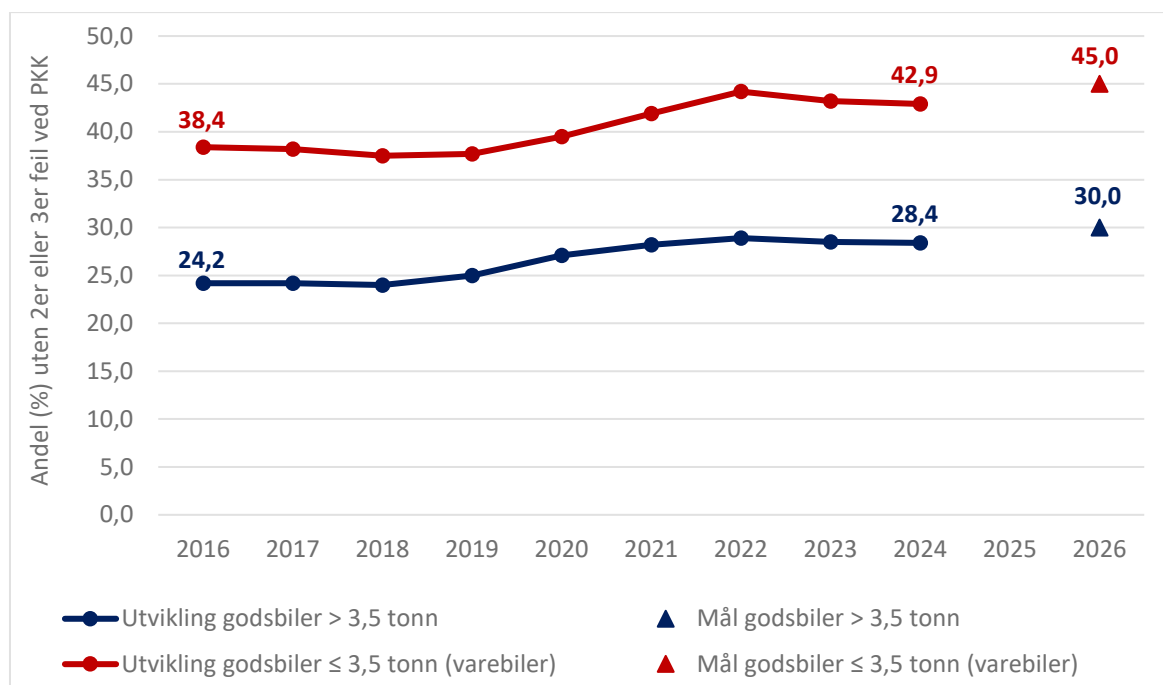
I arbeidet med ny tiltaksplan for perioden 2026-2029 har vi valgt å gå bort fra å knytte tilstandsmålet til resultater fra PKK. Dette skyldes blant annet at kravene ved PKK er i stadig endring og at utviklingen i andel kjøretøy uten feil derfor ikke nødvendigvis gir et godt bilde av den tekniske standarden på kjøretøyparken. I den kommende tiltaksplanen er det derfor i stedet valgt å knytte tilstandsmålet til utviklingen i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part. Målet er at antall slike ulykker skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenliknet med perioden 2021-2024.

Tilstandsutviklingen – Resultater fra periodisk kjøretøykontroll (PKK)

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

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

Figur 3.18 viser at andelen godkjente godskjøretøy uten hverken 2er eller 3er feil ved PKK har hatt en klar økning fra 2018 til 2022, for så å få en liten reduksjon i 2023 og 2024 (jf. indikator M.9.1). Dette gjelder både godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og godskjøretøy med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn (dvs. varebiler). Resultatene for 2024 er henholdsvis 1,6 og 2,1 prosentpoeng lavere enn målet satt for 2026.



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

Godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn har høyest godkjenningssandel i Møre og Romsdal, Innlandet og Finnmark og lavest i Oslo, Vestland og Vestfold.

Godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn deles i to hovedgrupper; lastebil (*kjøretøygruppe N2/N3*) og «tunge» tilhengere (semitrailere, slepevogn m.m.) (*kjøretøygruppe O3/O4*). I 2024 var godkjenningssandelen 27,7 prosent for lastebil og 29,6 prosent for «tunge» tilhengere (jf. indikator U.9.1).

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

Dersom vi ser nærmere på resultatet for godsbiler med tillatt totalvekt > 3,5 tonn i 2024 har vi at godkjenningssandelen for lastebil (kjøretøygruppe N2/N3) var:

- 49,4 prosent for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 64,9 prosent for understell og understellsutstyr
- 68,4 prosent for bremseanlegg
- 75,4 prosent for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

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

- 50,9 prosent for bremseanlegg
- 58,7 prosent for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 70,9 prosent for understell og understellsutstyr

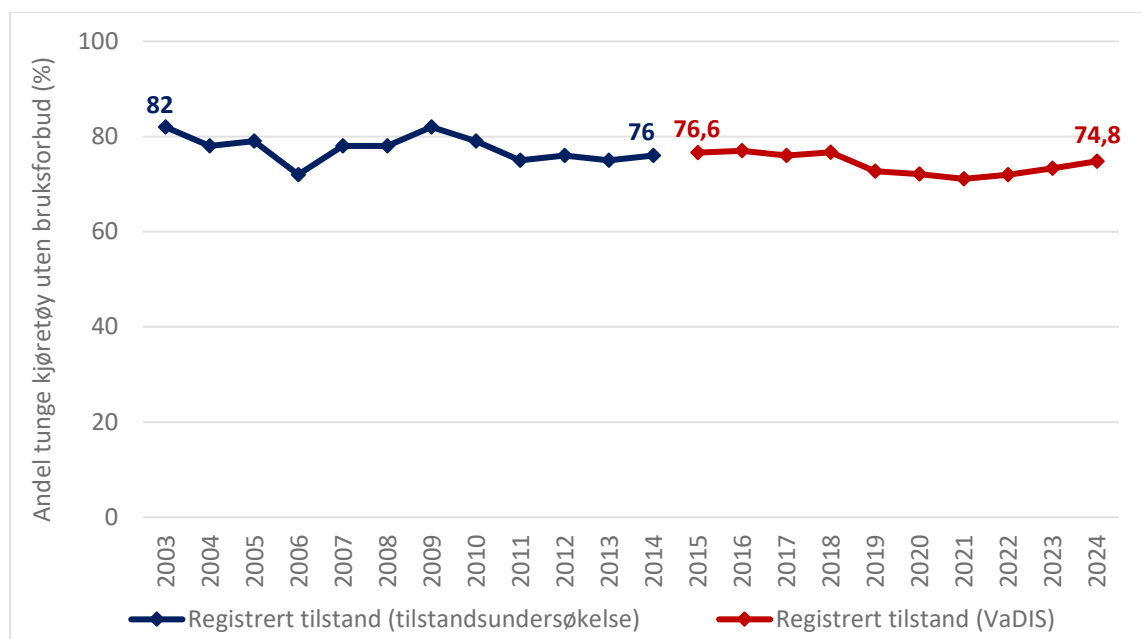
- 72,7 prosent for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

Tilstandsutviklingen – Resultater fra teknisk utekontroll

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

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

Vi tolker det slik at jo lavere andel som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud desto bedre har vi lyktes med å målrette utekontrollen. Figur 3.19 viser at 74,8 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert i 2023 ikke fikk bruksforbud (jf. indikator U.9.2)⁴¹. Figuren viser at resultatene for perioden 2011-2018 lå stabilt på mellom 75 og 77 prosent uten bruksforbud. Etter 2018 fulgte tre år på rad med redusert andel uten bruksforbud. Resultatene for 2022, 2023 og 2024 viser at andelen igjen øker, og vi nærmer oss nivået vi hadde i perioden 2011-2018.



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

⁴¹ I figuren er resultater fra tilstandsundersøkelsen (til og med 2014) vektet per region. Det samme gjelder resultater fra VaDIS for perioden 2015-2017. I og med at fokus nå er på å bruke kontrollressursene mest mulig effektivt, uavhengig av region, blir en slik vekting irrelevant. I figuren er det derfor fra og med 2018 vist nasjonale tall fra VaDIS, uten vekting.

74,8 prosent uten bruksforbud betyr at hele 25,2 prosent har feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud. Bruksforbud kan skyldes ulike forhold. Resultater fra 2024 viser at:

- 14,2 prosent av kjøretøyene der kontroll av bremses ble utført som rulleprøver ble ilagt bruksforbud.
- 8,3 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for vekt ble ilagt bruksforbud.
- 28,9 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for lastsikring ble ilagt bruksforbud.
- 7,5 prosent av kjøretøyene som ble kontrollert for sikt/utsyn ble ilagt bruksforbud.

Her er det å bemerke at andelen av de kontrollerte for henholdsvis bremses og lastsikring som er gitt bruksforbud har økt kraftig. Dette er vist i tabell 3.7.

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

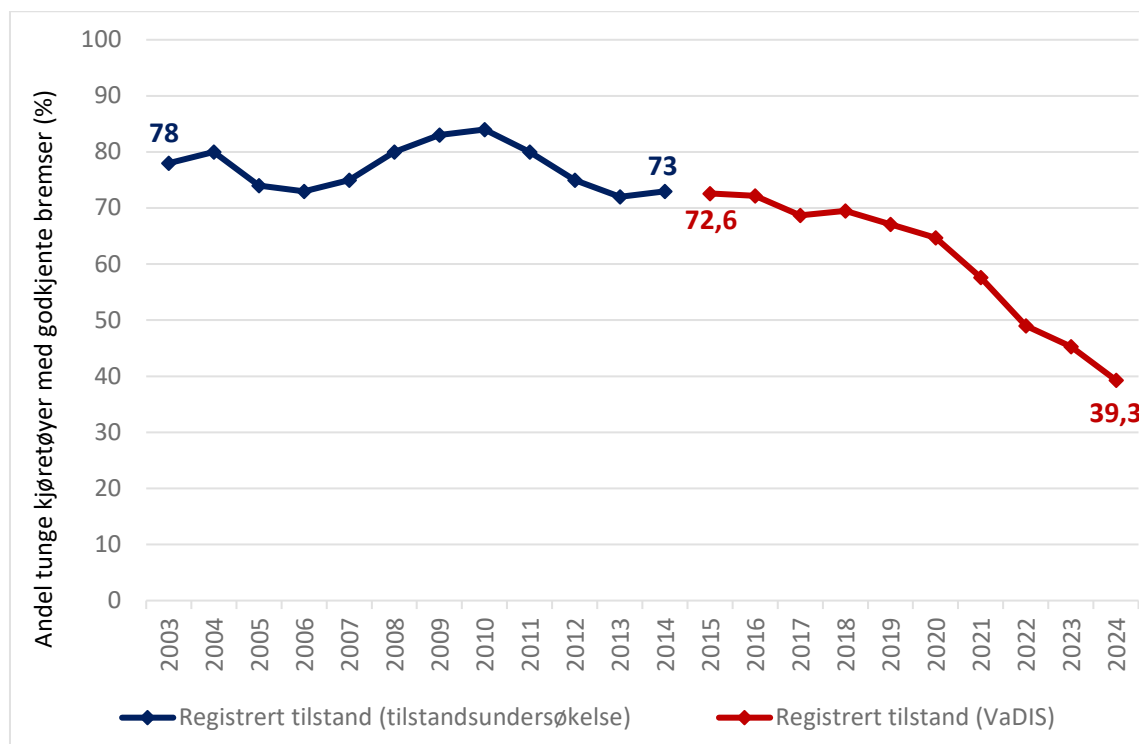
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Andel av kjøretøy der det er utført kontroll av bremses som rulleprøve som er ilagt bruksforbud	5,2%	6,0%	8,2%	14,7%	13,0%	12,2%	14,2%
Andel av kjøretøy der det ble utført kontroll for lastsikring som er ilagt bruksforbud	15,1%	17,7%	22,7%	27,8%	27,0%	27,3%	28,9%

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



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Figur 3.20 viser at 39,3 prosent av de tunge kjøretøyene som fikk utført bremsekontroll i 2024 hadde godkjente bremses, dvs. at hele 60,7 prosent hadde feil og mangler (og 14,2 prosent hadde så alvorlige feil at det ble ilagt bruksforbud – se tabell 3.7). Trenden er at andelen med godkjente bremses er klart synkende. Dette skyldes trolig de samme forhold som er omtalt i det foregående avsnittet. Det er også verdt å merke seg at andelen godkjente bremses varierer mye mellom ulike deler av landet. I utekontrollregion sør var det i 2024 kun 26,1 prosent av de tunge kjøretøyene som ble kontrollert med bremseprøver som hadde godkjente bremses.



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

3.9.2 Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Indikatorer i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei*

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

Utdypende indikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsutviklingen – Resultater fra kjøre- og hviletidskontroller

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

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

Resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller hentes fra VaDIS2. Vi velger til vårt bruk kun å ta med resultater fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på vei. Resultater av politiets kjøre- og hviletidskontroller og fra Statens vegvesens kontroller i foretak inkluderes ikke. Resultatene er basert på en vekting mellom regionene⁴².

Resultatene for 2024 viser at det kun var hos 46,2 prosent av de kontrollerte førerne at det ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene (jf. indikator U.9.3)⁴³. Dette viser at de siste årenes utvikling, med en stadig lavere andel førere uten brudd på bestemmelsene, fortsetter (jf. tabell 3.8). Vi må anta at utviklingen skyldes at utvelgelsen til kjøre- og hviletidskontroller har blitt mer målrettet.

Tabell 3.8 - Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Indikator	Tilstand i 2018	Tilstand i 2019	Tilstand i 2020	Tilstand i 2021	Tilstand i 2022	Tilstand i 2023	Tilstand i 2024
Andel førere av tunge kjøretøy som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene ^A	63,8 %	60,0 %	53,1 %	54,5 %	53,3 %	47,5 %	46,2 %

^A Gjelder Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på vei. Resultatene er hentet fra VaDIS2 og er vektet på region. Tallene innebærer både gods- og persontransport.

Overholdelsen av kjøre- og hviletidsreglene er dårligere blant førere av norskregistrerte kjøretøy enn blant førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2024 overholdt 42,2 prosent av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 52,1 prosent⁴⁴.

⁴² Statens vegvesen har endret inndeling i utekontrollregioner, først gjeldende fra 1. januar 2020 og deretter på nytt gjeldende fra 1. april 2023. Den første endringen gjaldt grensen mellom regionene øst og sør. Den andre gjaldt deling av tidligere Region vest mellom regionene sør og midt. Dette har påvirket vektingen mellom resultatene for de ulike regionene.

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

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

Vekting brukt for 2023 og 2024: Øst 25 %, sør 42 %, midt 23 % og nord 10 %

⁴³ Resultat uten vekting er 46,8 %

⁴⁴ Dette er beregnet direkte ut fra nasjonale tall, dvs. uten vekting mellom regionene.

3.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

3.10.1 Møtefrie veier og forsterket midtoppmerking

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

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsmålet for andel av trafikkarbeidet som foregår på møtefrie veier er ikke videreført i høringsutkastet av tiltaksplanen for 2026-2029. Dette skyldes at det ikke er satt noen slik målsetting i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036*.

Tilstandsutviklingen – Data om møtefrie vei fra årsrapporteringen og beregninger med SKost

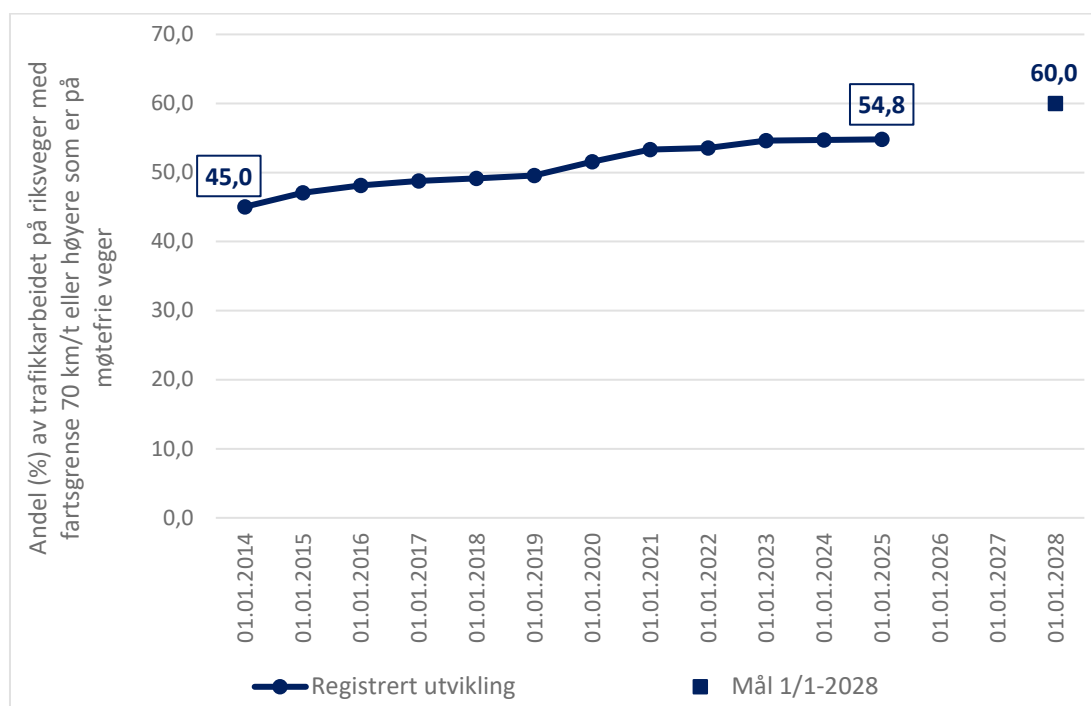
Møtefrie veier omfatter firefelts motorveier og to-/trefelts veier med midtrekkverk. Opplysninger om nye møtefrie riksveier som åpnes for trafikk, hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen og fra Nye Veier AS. Trafikkarbeidet på disse veistrekningene beregnes med PC-verktøyet Skost.

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

Det er totalt om lag 9000 km riksvei med fartsgrense ≥ 70 km/t, og om lag 45 prosent av trafikkarbeidet på disse veiene foregår på veier som var møtefrie per 1/1-2014. Per 1/1-2025 var andelen økt til 54,8 prosent. Utviklingen er vist i figur 3.21. Vi kommer ikke an til å nå målet om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense ≥ 70 km/t skal foregå på møtefrie veier innen 1/1-2028.



Foto: Henriette Erken Busterud,
Statens vegvesen



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

I perioden 2022-2024 er det til sammen åpnet 49,0 km firefelts riksvei med midtdeler (jf. indikator U.10.3)⁴⁵. 26 km er innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier og de resterende 23 km tilhører prosjekter finansiert over Statens vegvesens budsjetter.

Videre er det i perioden 2022-2024 til sammen åpnet 21,6 km to-/trefelts riksvei med midtrekkverk (jf. indikator U.10.4)⁴⁶. Dette gjelder i sin helhet prosjekter finansiert over Statens vegvesen sine budsjetter.

Tilstandsutviklingen – Data om forsterket midtoppmerking fra årsrapporteringen

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

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

I 2024 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 21,5 km riksvei (jf. indikator U.10.1). Resultatet er betydelig lavere enn tidligere år. Dette har sammenheng med at det nå er få gjenværende

⁴⁵ 2022: E6 Kvål – Melhus (Nye Veier) 7 km, E39 Kristiansand - Mandal øst (Nye Veier) 19 km og E39 Svevatjørn – Rådal (SVV) 16,2 km. 2023: Rv 4 Roa – Gran grense (SVV) 4,2 km og Rv 706 Nydalsbrua (SVV) 0,2 km, 2024: Rv 509 Sør-Tjora – Kontinentalveien (SVV) 2,4 km.

⁴⁶ 2022: E16 Eggemoen – Jevnaker – Olimb 12,1 km. 2023: Rv 706 Nydalsbrua 0,2 km. 2024: E39 Lønset – Hjelset 9,3 km.

strekninger på riksveinettet som egner seg for etablering av forsterket midtoppmerking uten forutgående breddeutvidelse og/eller tilrettelegging for syklist.

En gjennomgang viser at mellom 850 og 900 km av fylkesveinettet har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert bredde $\geq 7,5$ meter. Dette er veier der det vil være aktuelt å vurdere etablering av forsterket midtoppmerking. I 2024 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 45,4 km fylkesvei (jf. indikator U.10.2).

Tabell 3.9 gir en omtrentlig oversikt over omfanget av forsterket midtoppmerking på riks- og fylkesveier. Antall km forsterket midtoppmerking på riksveinettet er sannsynligvis noe høyt anslått, da det ikke er tatt hensyn til veier med forsterket midtoppmerking som er bygget om til møtefri vei. I 2024 ble det, som et ledd i arbeidet med *Langsiktig utviklingsstrategi for riksveinettet* (LUS) foretatt en kvalitetssikring av registeret for forsterket midtoppmerking i NVDB. Etter kvalitetssikringen er det i LUS-kartet vist 2082 km riksvei med forsterket midtoppmerking, dvs. nesten 300 km mindre enn det som er vist i tabell 3.9.

Tabell 3.9 – Omtrentlig utvikling i omfanget av forsterket midtoppmerking.

Indikator		1/1- 2018	1/1- 2019	1/1- 2020	1/1- 2021	1/1- 2022	1/1- 2023	1/1- 2024	1/1- 2025
Antall km vei med forsterket midtoppmerking	Rv	1750 ^A	1915 ^A	2080 ^A	2185 ^A	2285 ^A	2317 ^A	2350 ^A	2372 ^A
	Fv	200 ^B	280 ^C	310 ^C	340 ^C	343 ^C	366 ^C	404 ^C	449 ^C

^A I følge tall i budsjettprp. for 2017 var det 1 550 km forsterket midtoppmerking på riksveinettet per 1/1-2017. I årsrapportene for SVV er det oppgitt at det ble etablert om lag 200 km forsterket midtoppmerking i 2017, om lag 165 km i 2018, om lag 165 km i 2019, om lag 105 km i 2020, om lag 100 km i 2021, om lag 32 km i 2022, om lag 33 km i 2023 og om lag 22 km i 2024.

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

^C Basert på opplysninger innhentet fra fylkeskommunene ble det etablert forsterket midtoppmerking på om lag 80 km fylkesvei i 2018, om lag 30 km i 2019, om lag 30 km i 2020, om lag 3 km i 2021, om lag 23 km i 2022, om lag 38 km i 2023 og om lag 45 km i 2024.

3.10.2 Minstestandard for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker

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

Tilstandsmål/måлиндikator i tiltaksplanen for 2022-2025

Ingen

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

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på riksveinettet

I *NTP 2014-2023* ble det slått fast at regjeringen ville videreføre målet om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av side-rekkverk, 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* ble det satt som ambisjon at minstestandarden skulle være oppfylt for alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1/1-2024. Dette er en videreføring av det som var formulert som et foreløpig mål i tiltaksplanen for trafiksikkerhet for 2014-2017.

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

Både i *Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033* og i *Meld. St. 14 (2023-2024) NTP 2025-2036* omtales minstestandarden mht. utforkjøringsulykker som en langsiktig ambisjon, men uten noen tallfestet angivelse av progresjon. Det er følgelig heller ikke noen tallfestet ambisjon i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027. Imidlertid er tilstandsmålet i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* formulert med utgangspunkt i gjeldende ambisjonsnivå da dette dokumentet forelå vinteren 2018, som var ambisjonen i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023. Som nevnt i avsnittet over var ambisjonen her at det i seksårsperioden skulle gjennomføres tiltak på 1500 km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Tabell 3.10 viser innrapporterte resultater for fem av de seks årene i perioden 2018-2023. Dersom vi legger til et antatt resultat for 2021 på i størrelsesorden 100 km, har vi at det i perioden 2018-2023 ble gjort utbedringer til minstestandard på i størrelsesorden 600 km riksvei, dvs 40 prosent av målsettingen, som var 1500 km.

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

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

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

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

I 2024 ble det gjennomført tiltak mot utforkjøringsulykker på 66 km riksvei med fartsgrense 70 km/t i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak (jf. indikator U.10.5). I tillegg er det gjennomført en rekke målrettede tiltak over hele landet med sikte på å forebygge utforkjøringsulykker, og for å skape et tilgivende sideterreng når ulykker skjer. Eksempler på slike tiltak er bedre markering/skilting av kurver, etablering og utbedring av rekkverk, forsterkning av veiskulder, sikring av sideterreng og siktrydding.

Tilstandsutviklingen – Minstestandard på fylkesveinettet

Ambisjonsnivået i NTP 2018-2029 gjaldt kun riksveinettet. Imidlertid er det betydelig flere drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Det er derfor viktig at fylkeskommunene igangsetter et systematisk arbeid for å oppnå minstestandard med hensyn til utforkjøringsulykker på fylkesveinettet, på tilsvarende måte som Statens vegvesen gjør for riksveinettet. I 2024 ble det gjennomført tiltak for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på ca. 29 km fylkesvei (jf. indikator U.10.6). Dette er betydelig mindre enn de foregående årene.

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

Indikator	Utbedret i 2018	Utbedret i 2019	Utbedret i 2020	Utbedret i 2021	Utbedret i 2022	Utbedret i 2023	Utbedret i 2024
Antall km fylkesvei som er utbedret for å tilfreds- stille minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker	114 km	130 km	84 km	90 km	140 km	120 km	29 km

3.11 Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

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

Tilstandsmål/målingindikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

Innen 1/1-2026 skal:

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

Utdypende indikatorer i tiltaksplanen for 2022-2025

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

I høringsutkastet til tiltaksplanen for 2026-2029 er det lagt til grunn et mål om at antall *Trafikksikre kommuner* skal øke ytterligere, til 250 innen 1/1-2030. Videre skal alle fylkeskommuner være godkjente som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Tilstandsutviklingen – Statistikk hentet fra Trygg Trafikk

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

Trafikksikker kommune har medført et stort engasjement i mange kommuner. Sortland og Nissedal ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per 10/5-2025 er antallet godkjente kommuner økt til 191 (jf. indikator M.11.1). I tillegg er det én bydel som tilfredsstiller kriteriene. Vedlegg 3 gir en oppdatert liste over *Trafikksikre kommuner/ bydeler* per 10/5-2025. Vedlegget viser at engasjementet er ulik i ulike deler av landet. I Vestfold og Telemark er samtlige kommuner godkjent, mens Møre og Romsdal kun har én *Trafikksikker kommune*.

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

Planperioden 2014–2017					
August 2015		13/5–2016	22/5–2017	1/1–2018	Mål 1/1–2018
2		22	42	62	Ikke fastsatt
Planperioden 2018–2021					
1/6–2018	1/4–2019	1/4–2020	1/5–2021	1/1–2022	Mål 1/1–2022
72	100	108	122	131	125
Planperioden 2022–2025					
1/7–2022	22/5–2023	19/4–2024	10/5–2025	Mål 1/1–2026	
138	169	179	192	200	

Trafikksikre kommuner/bydeler per 10/5-2025 har en samlet befolkning på 2,593 millioner.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Per 10/5-2025 var til sammen 109 kommuner (og én bydel) regodkjent (jf. indikator U.11.2).

Trygg Trafikk har også utarbeidet egne kriterier for *Trafikksikre fylkeskommuner*. Kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* er kort oppsummert i faktaboks 19.2 på side 141 i

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Per 10/5-2025 var syv fylker godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*; Innlandet, Vestfold, Telemark, Agder, Rogaland, Trøndelag og Nordland (jf. indikator M.11.2).

Tidligere undersøkelser viser at det er utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner i rundt 96 prosent av alle kommuner. Imidlertid er mange av planene av eldre dato, der gyldig planperiode er utgått, uten at planen er revidert. Planperioden er i de fleste tilfeller fire år, men strekker seg i enkelte kommuner opp til ti år. Per 31/12-2024 hadde 229 av landets 357 kommuner en operativ trafikksikkerhetsplan som var gyldig for 2024 (jf. indikator U.11.1). Dette er en solid økning fra 31/12-2023 da 183 av landets kommuner hadde en operativ trafikksikkerhetsplan som var gyldig for 2023.

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 2004-2024, samt målkurver for perioden 2014-2030. De fylkesvise kurvene tar utgangspunkt i det nasjonale etappemålet i NTP 2025-2036, og er fastsatt ut fra følgende prinsipp:

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

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

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

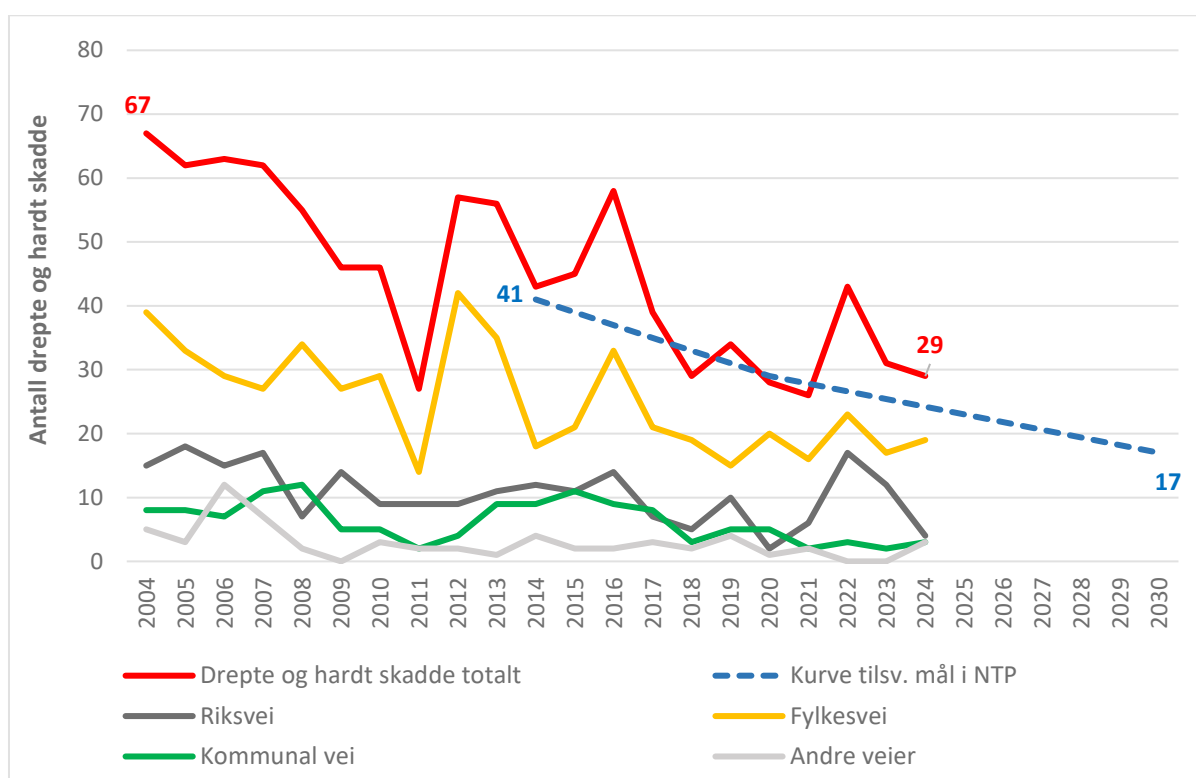
Vi velger Akershus som eksempel. Grafen for drepte og hardt skadde i Akershus i perioden 2004-2023 omfatter, i tillegg til drepte og hardt skadde i det som var Akershus fylke før 1/1-2020, også:

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

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

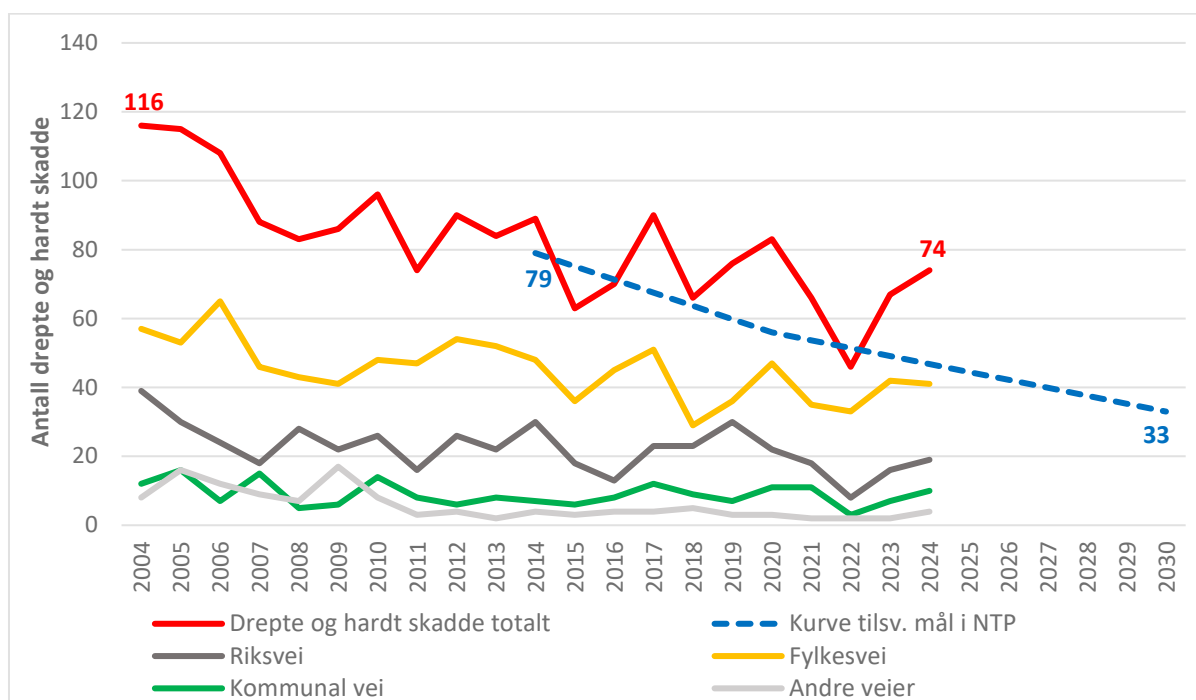
Tilsvarende som vist for Akershus, gjelder også for de andre fylkene med endret geografisk avgrensning.

Østfold



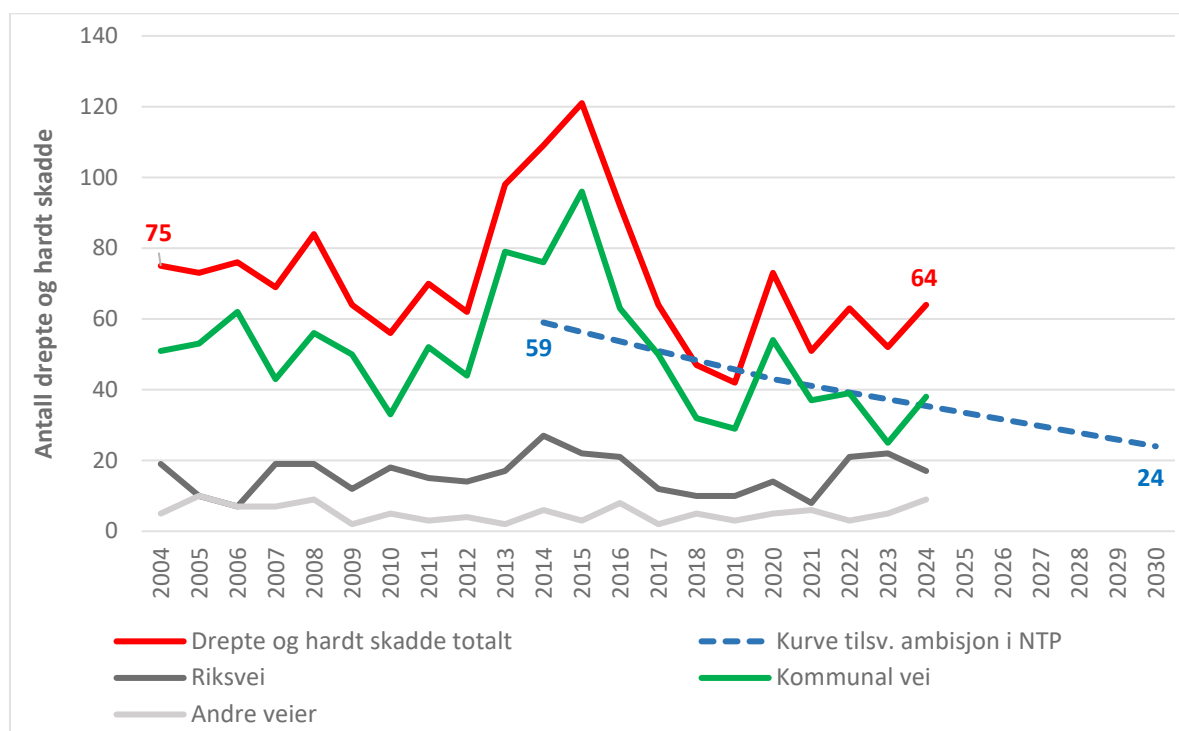
Figur V1.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Østfold fylke.

Akershus



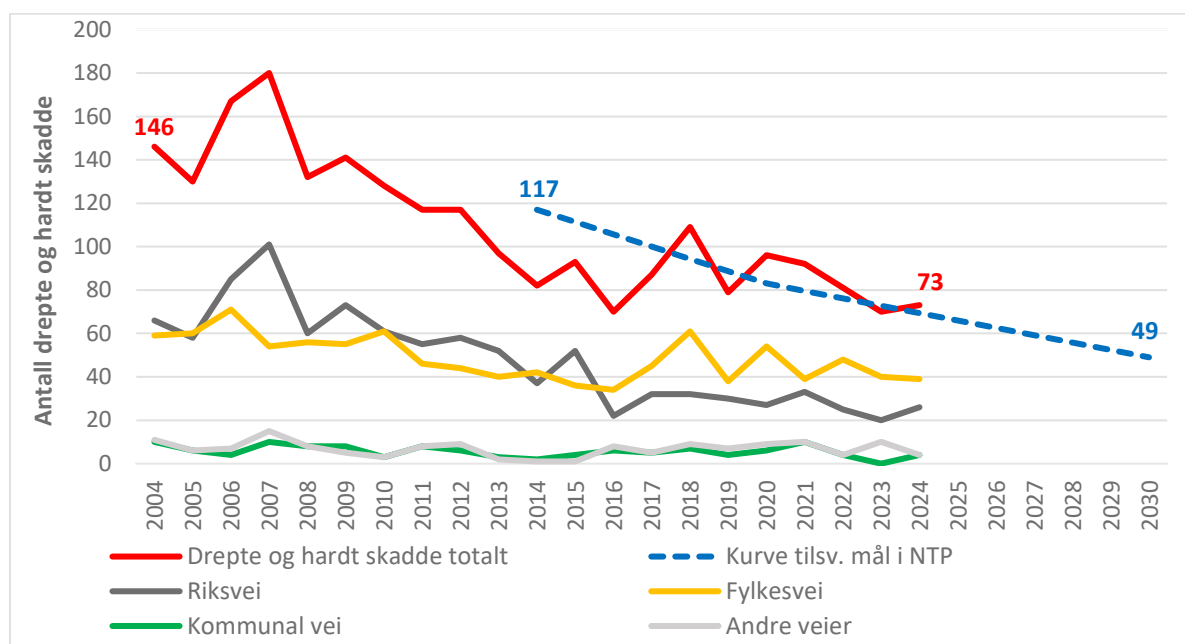
Figur V1.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Akershus fylke.

Oslo



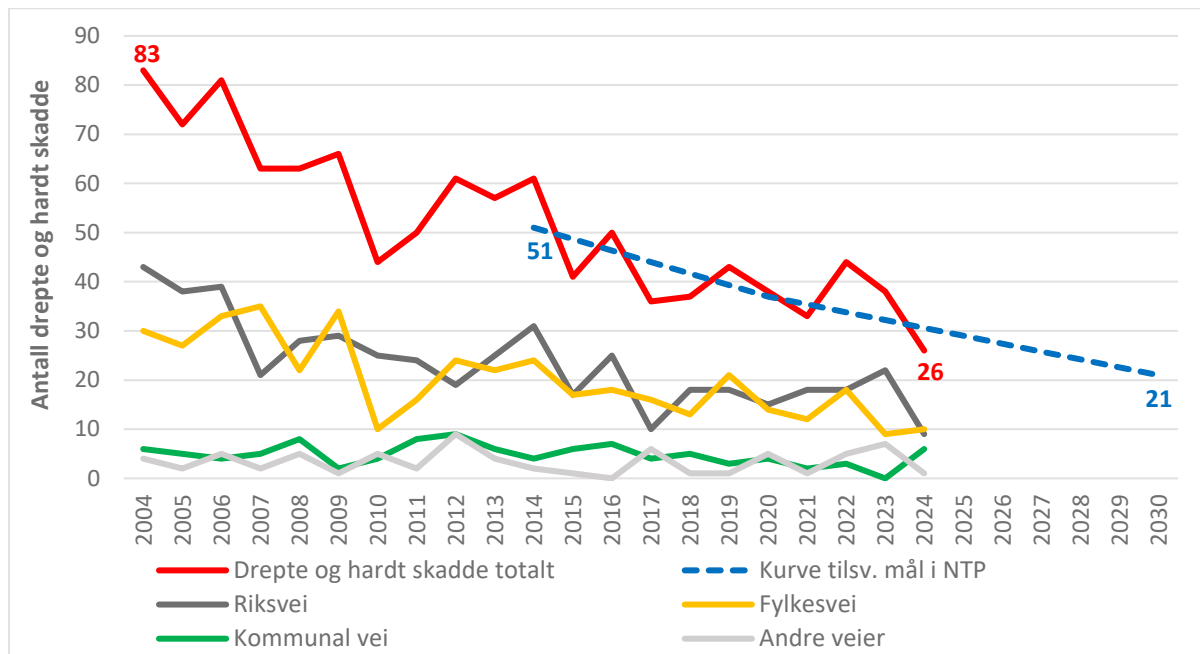
Figur V1.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Oslo.

Innlandet



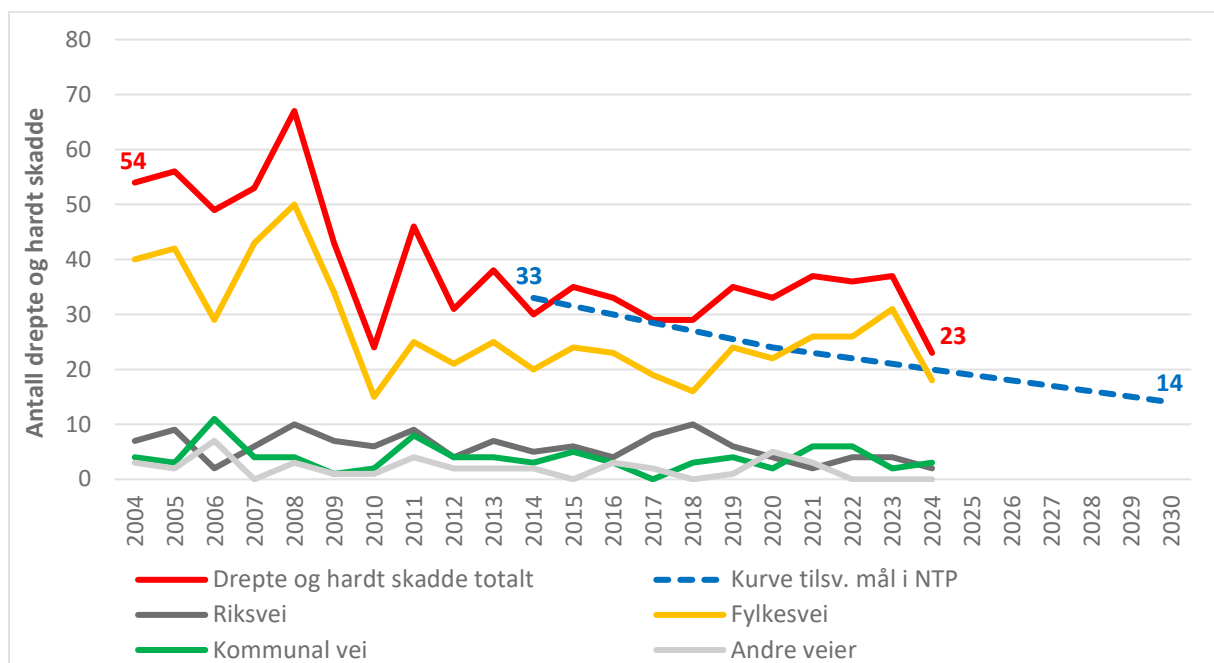
Figur V1.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Innlandet.

Buskerud



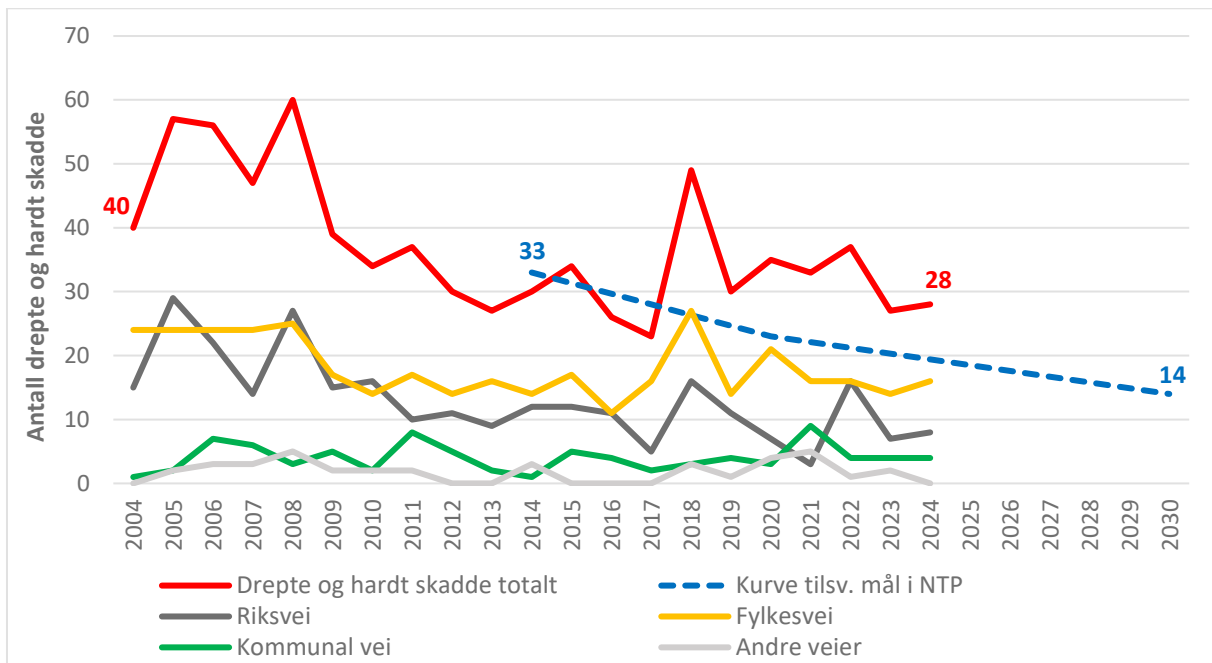
Figur V1.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Buskerud.

Vestfold



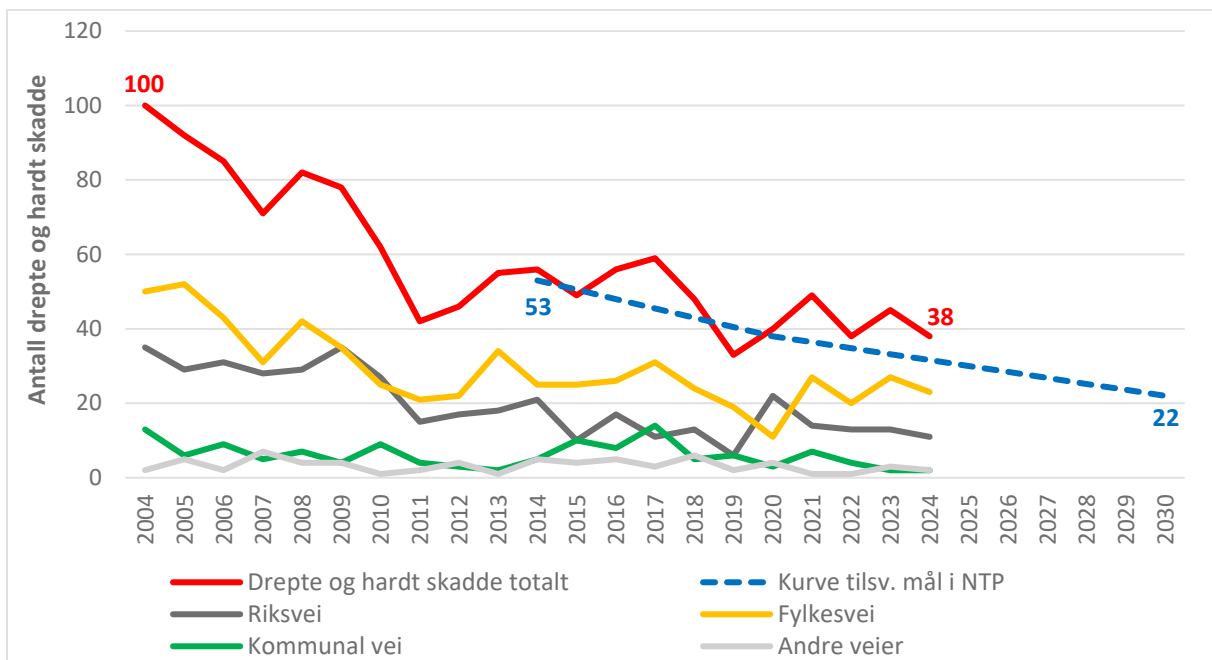
Figur V1.6 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestfold.

Telemark



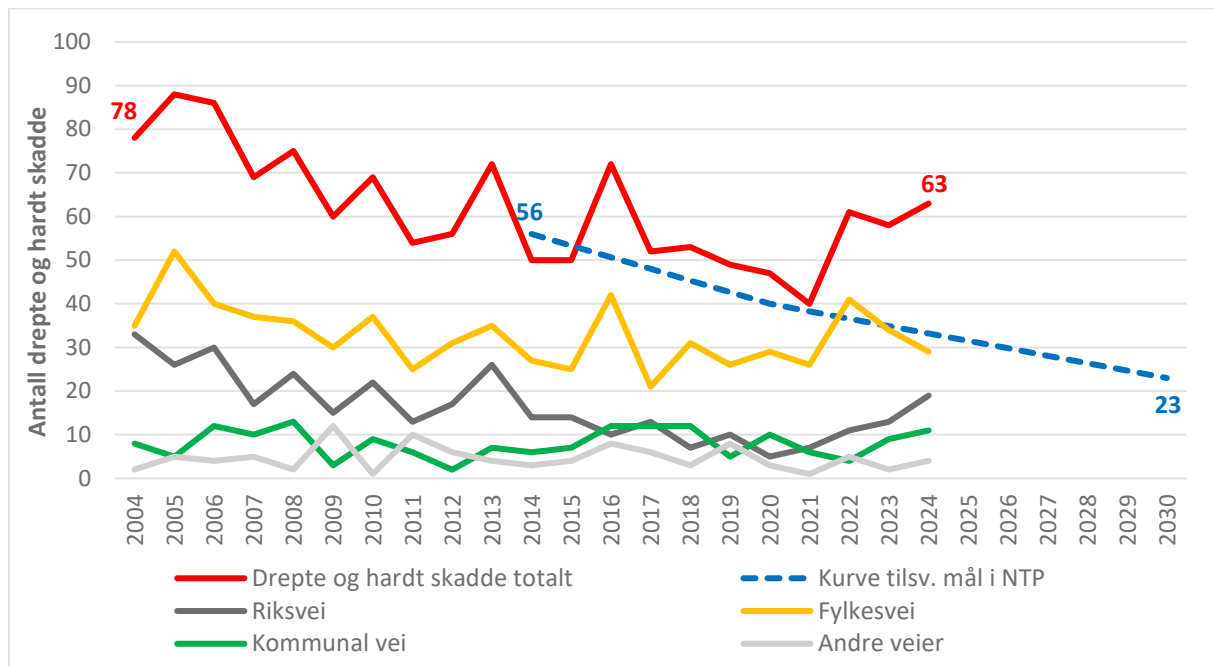
Figur V1.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Telemark.

Agder



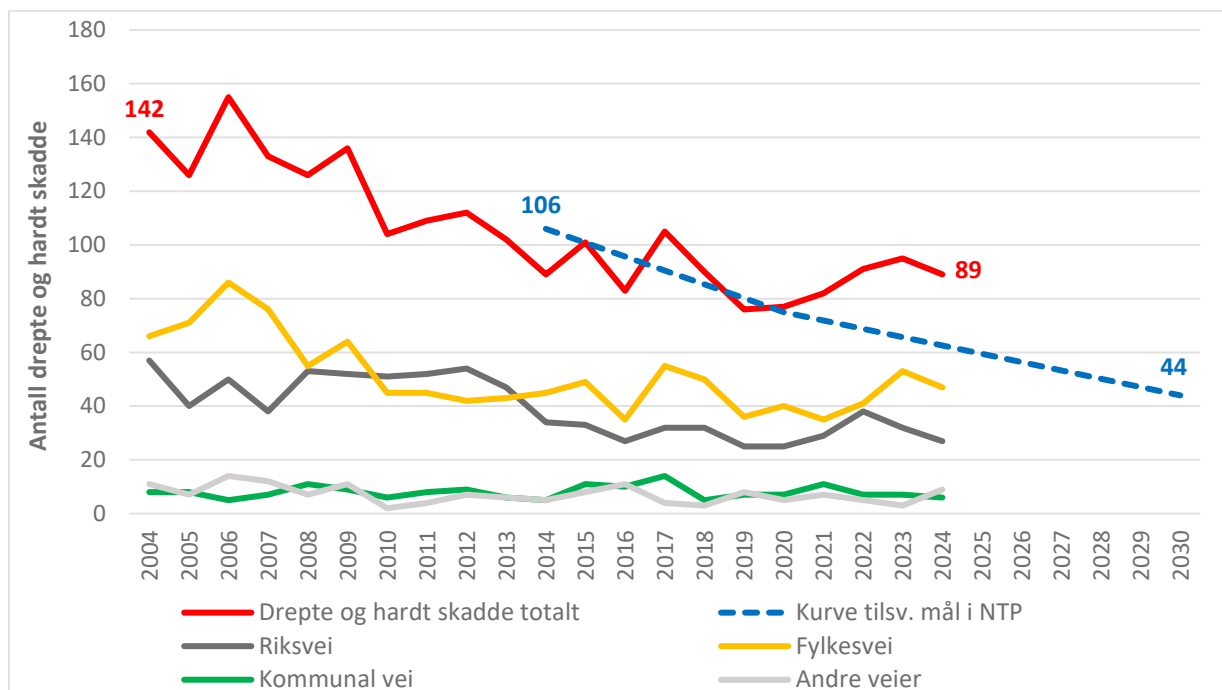
Figur V1.8 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Agder.

Rogaland



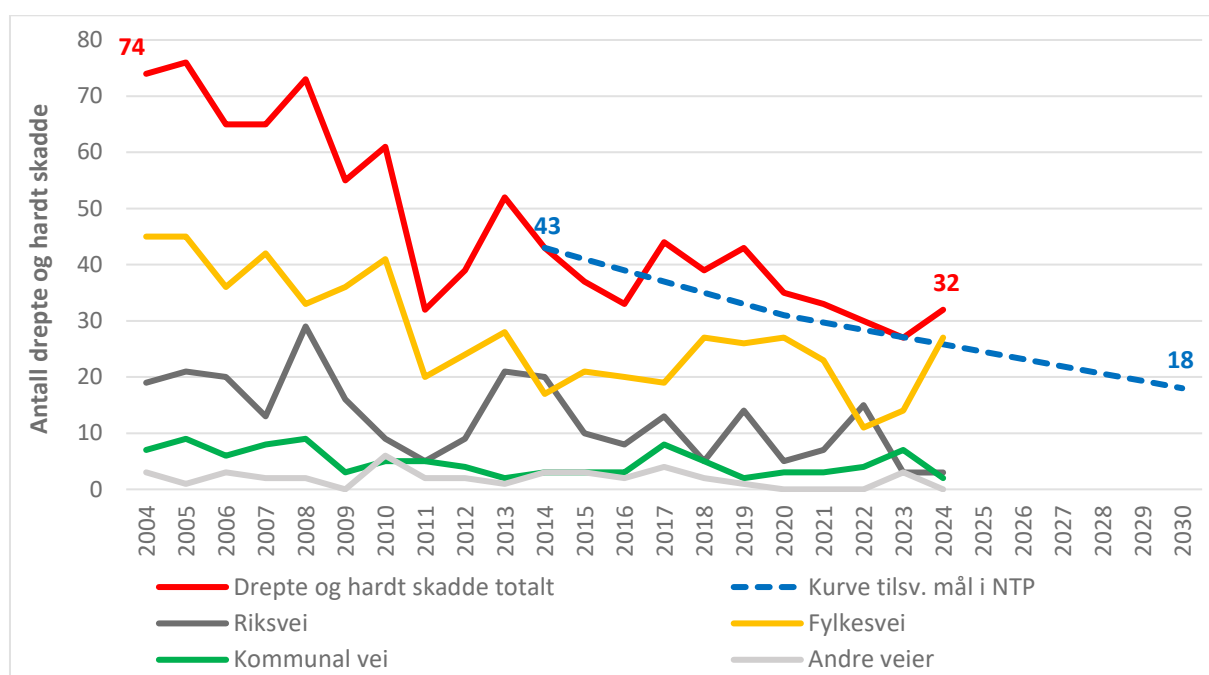
Figur V1.9 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Rogaland.

Vestland



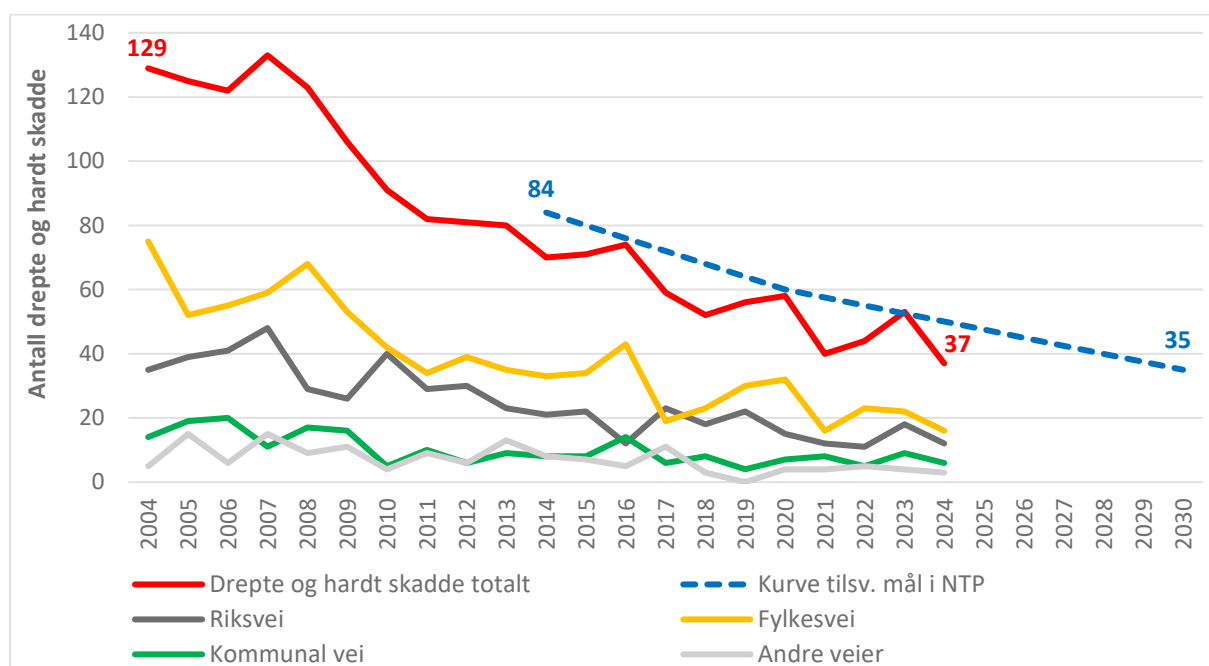
Figur V1.10 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Vestland.

Møre og Romsdal



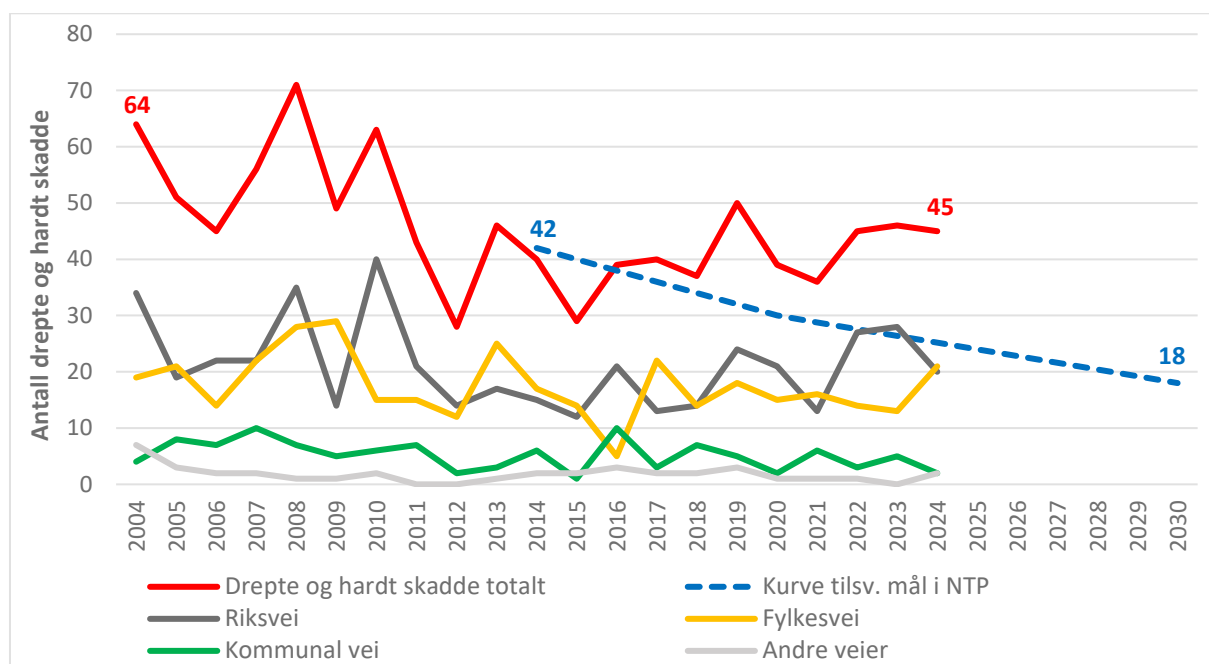
Figur V1.11 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Møre og Romsdal.

Trøndelag



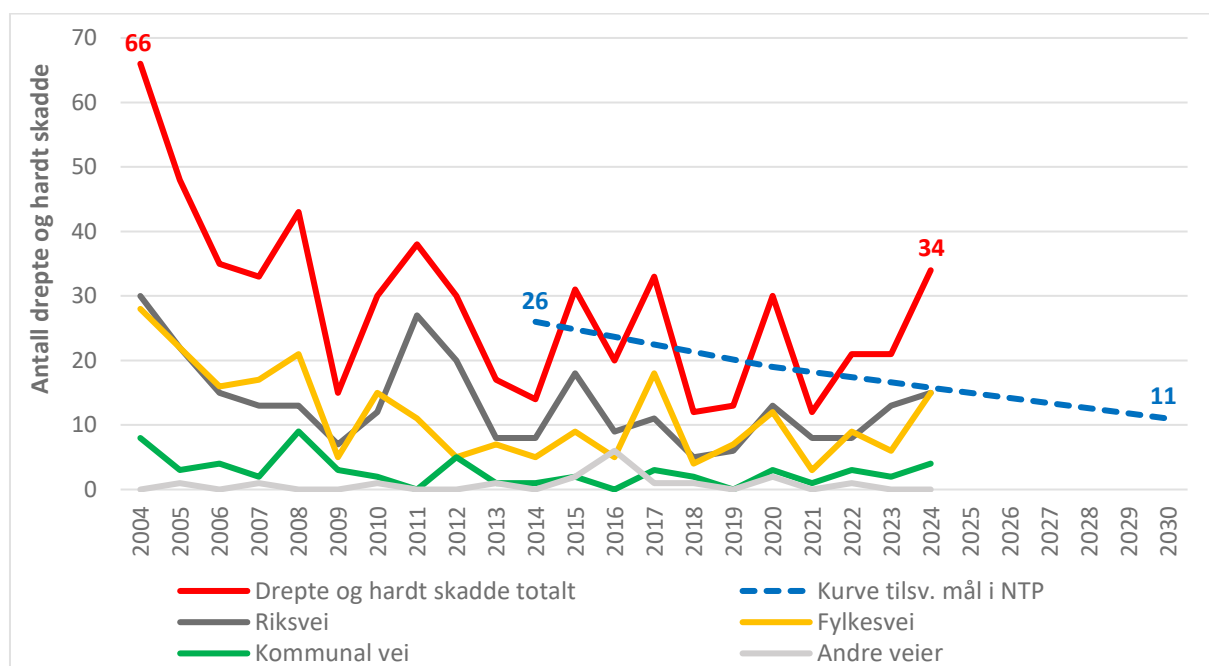
Figur V1.12 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Trøndelag.

Nordland



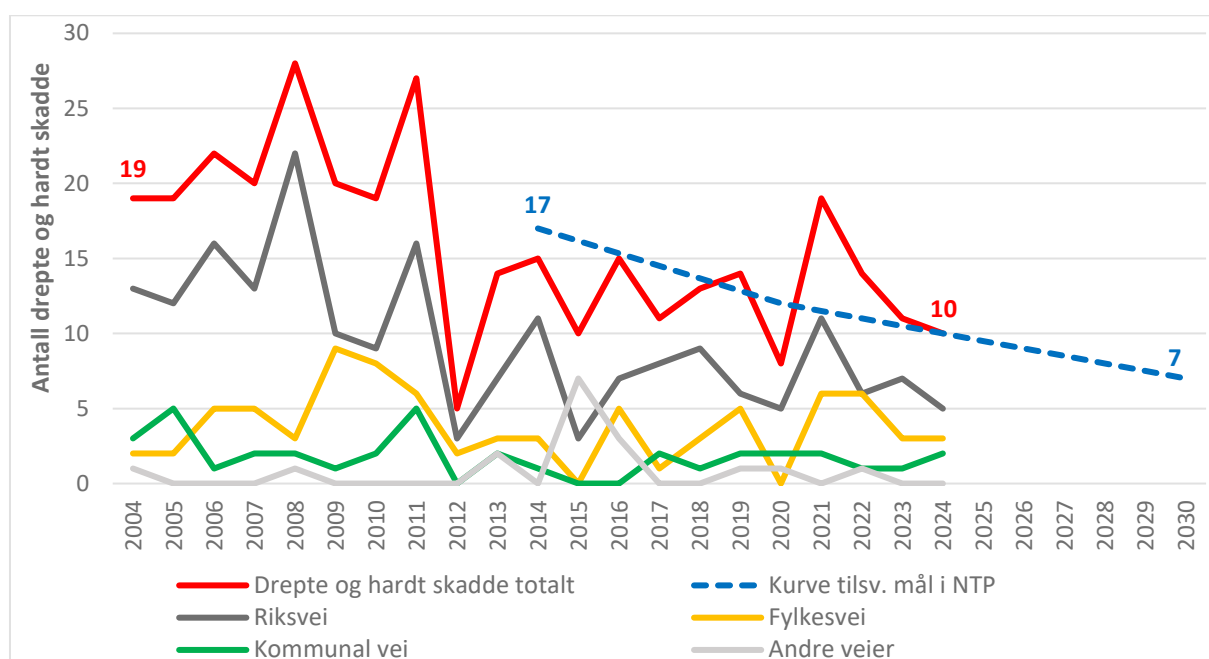
Figur V1.13 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Nordland.

Troms



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

Finnmark



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

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

I kapittel 2.3 er det gitt en omtale av ulykkesutviklingen i de ni byområdene der det enten har blitt utarbeidet, eller arbeides med sikte på å få utarbeidet, byvekstavtaler. Nedenfor følger grafer som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i det enkelte byområdet i perioden 2004-2024, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Det gjøres oppmerksom på at gruppen «Andre trafikanter» (dvs. buss, traktor, aking m.m.) ikke inngår som egen linje. Det vil derfor være tilfeller der summen av verdiene til trafikantgruppene ikke er lik resultatet vist som «Drepte og hardt skadde totalt». Figurene viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven (se forklaring i innledning til vedlegg 1).

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

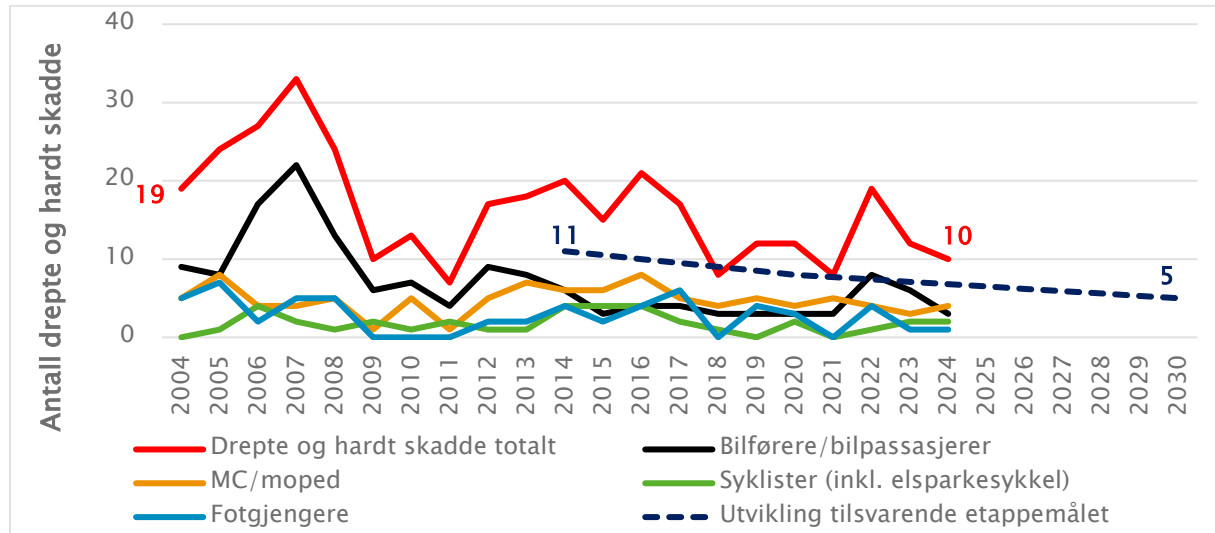
- For de syv byområdene med byvekstavtaler (Nedre Glomma, Oslo, Kristiansand, Nord Jæren, Bergen, Trondheim og Tromsø) inngår kommunene som avtalen gjelder for. Vi har også valgt å ta med de deler av avtaleområdet som det eksplisitt står at nullvekstmålet ikke gjelder for.
- For de to byområdene der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

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

Fra og med 2022 er ulykker med elsparkesykkel registrert som «liten elektrisk motorvogn», mens dette tidligere var registrert som «sykkel». I figurene i dette vedlegget tas drepte/hardt skadde på elsparkesykkel med innenfor kategorien «sykkel», også i 2022, 2023 og 2024. Under figurene der dette er aktuelt oppgis hvor mange av de drepte/hardt skadde syklistene i årene 2022-2024 som inngår i kategorien «liten elektrisk motorvogn».

Nedre Glomma regionen

Nedre Glomma regionen omfatter Fredrikstad og Sarpsborg kommuner.



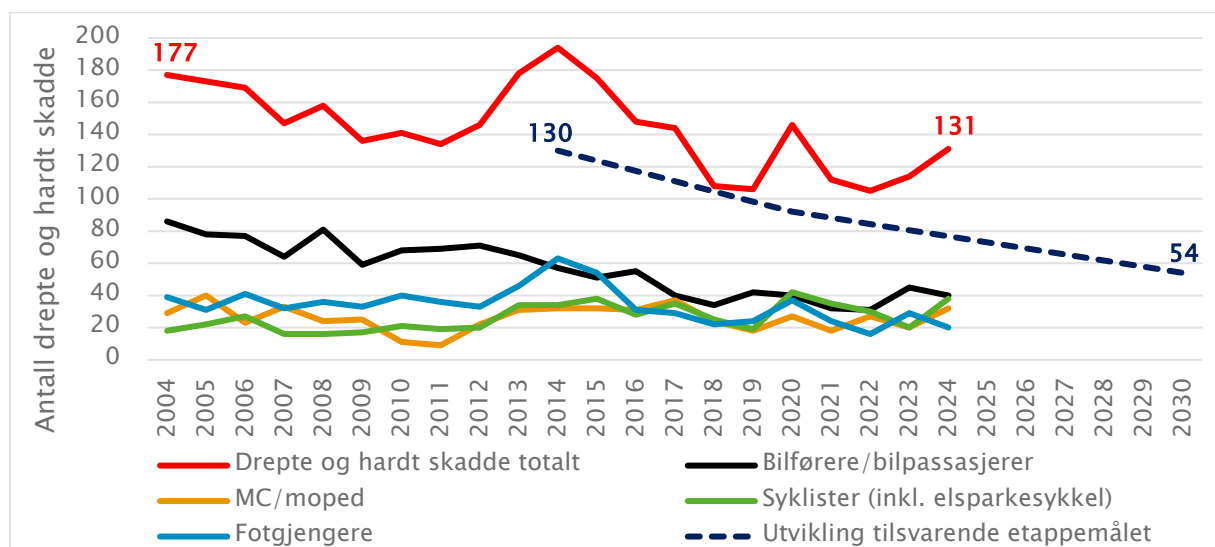
Figur V2.1 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Nedre Glomma regionen.

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

- Ingen drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 1 av 2 drepte/hardt skadde syklist i 2023
- 1 av 2 drepte/hardt skadde syklist i 2024

Osloområdet

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



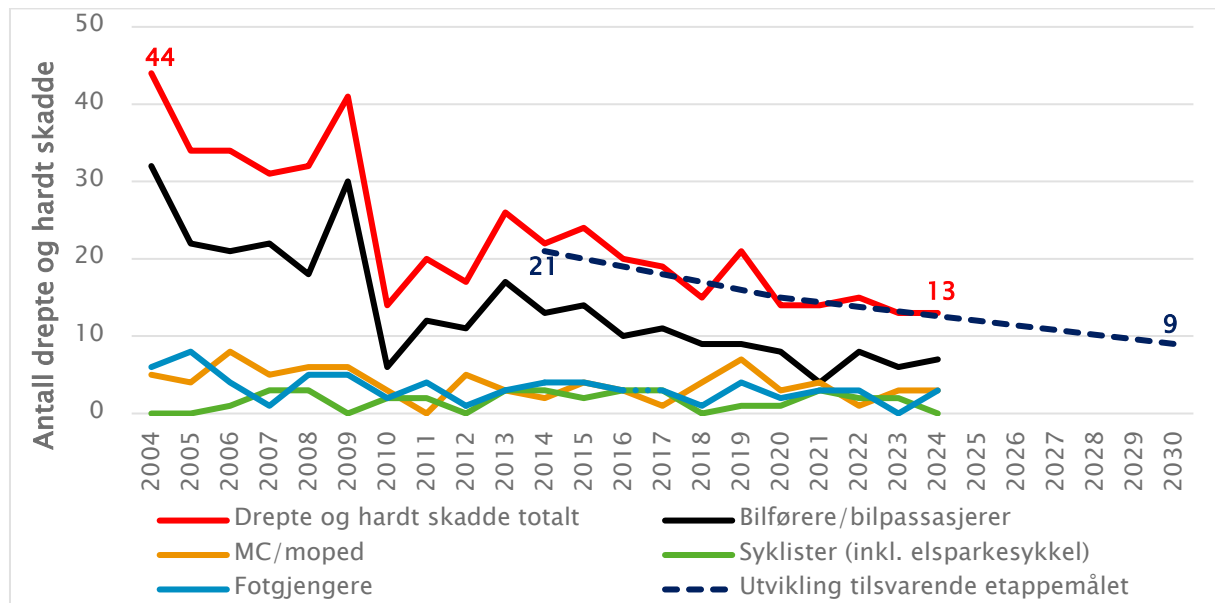
Figur V2.2 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Osloområdet.

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

- 9 av 30 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 3 av 20 drepte/hardt skadde syklist i 2023
- 8 av 38 drepte/hardt skadde syklist i 2024

Buskerudbyen

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



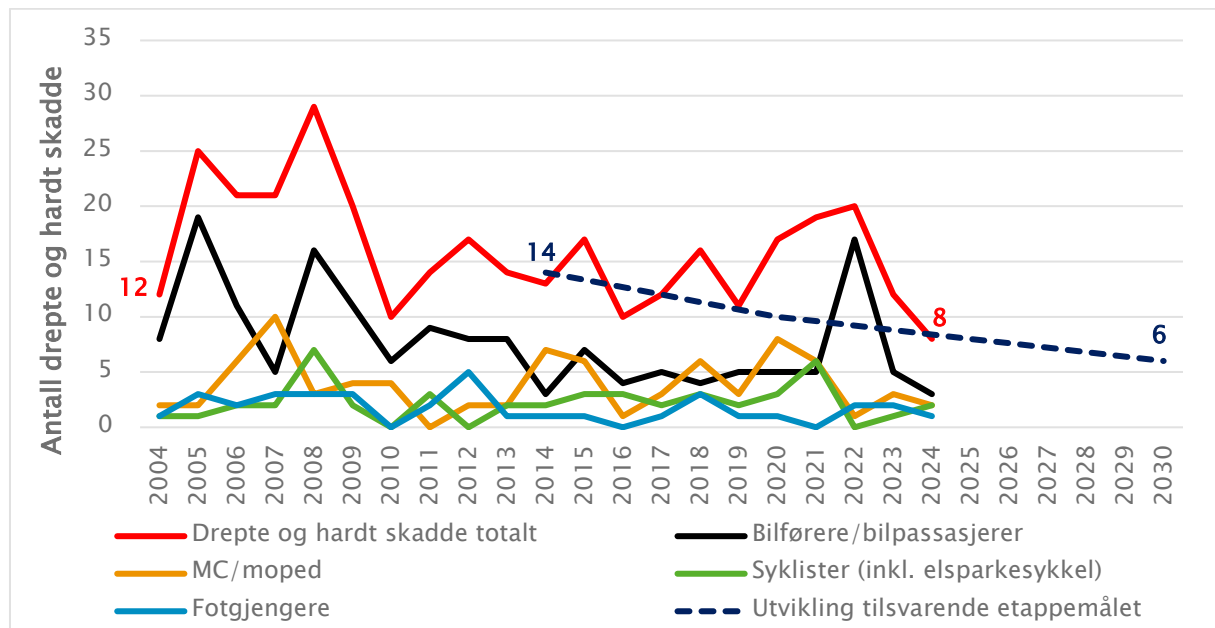
Figur V2.3 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Buskerudbyen.

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

- 1 av 2 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- Ingen drepte/hardt skadde syklist i 2023
- Ingen drepte/hardt skadde syklist i 2024

Grenland

Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan.

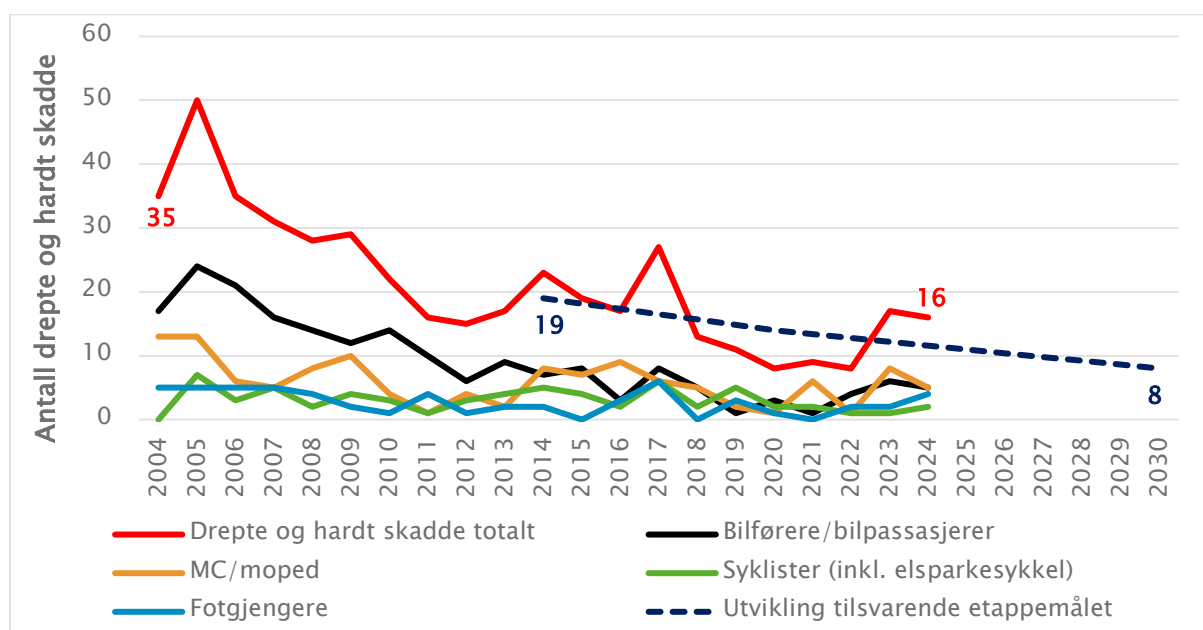


Figur V2.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Grenland.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.4 registrert som syklist. Dette gjaldt den ene som er registrert som syklist i 2023 og 1 av de 2 drepte/hardt skadde syklistene i 2024.

Kristiansandsområdet

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



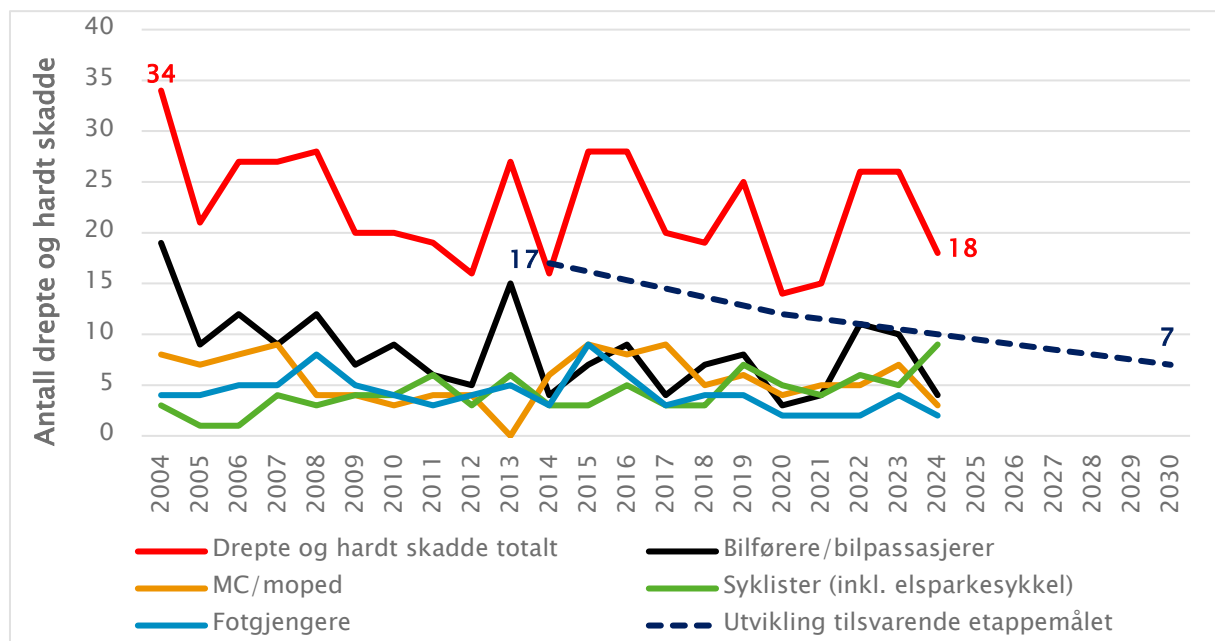
Figur V2.5 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Kristiansandsområdet.

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.5 registrert som syklistere. Dette gjaldt 1 av de 2 drepte/hardt skadde syklistene i 2024.

Figuren for Kristiansandsområdet i vedlegg 2 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* omfattet kun Kristiansand kommune. Byvekstavtalen for Kristiansandsområdet omfatter i tillegg kommunene Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og disse kommunene er derfor inkludert i figur V2.5, både når det gjelder registrerte drepte og hardt skadde og når det gjelder beregnet målkurve.

Nord Jæren

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



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

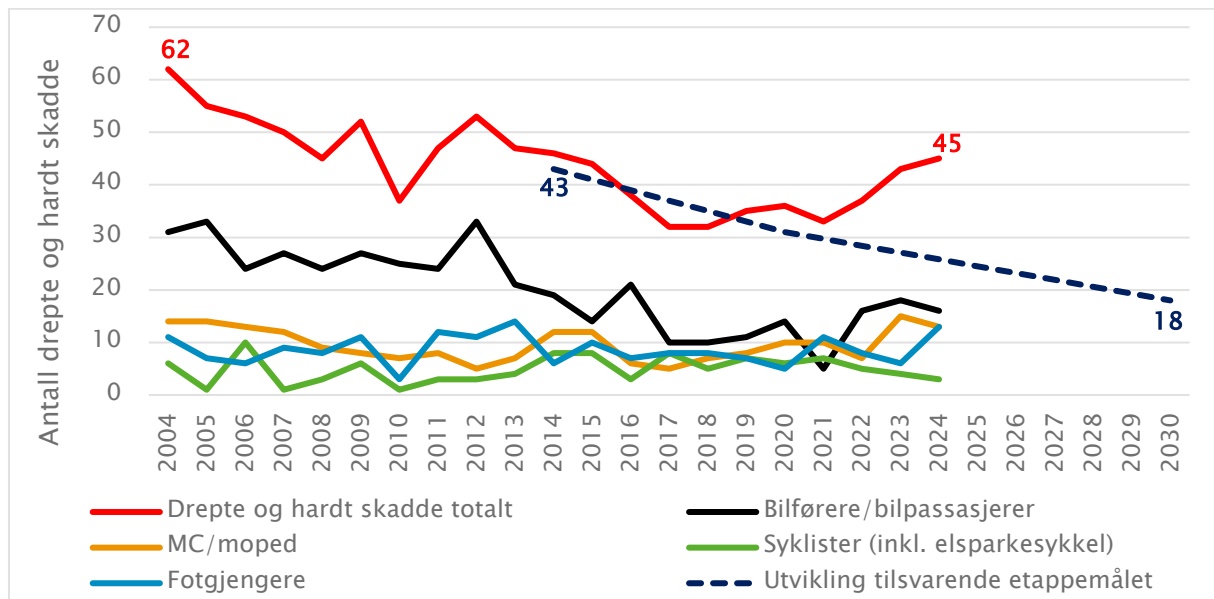
Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.6 registrert som syklistere. Dette gjaldt:

- 2 av 6 drepte/hardt skadde syklistere i 2022
- 1 av 5 drepte/hardt skadde syklistere i 2023
- 3 av 9 drepte/hardt skadde syklistere i 2024

I tilsvarende figur for Nord Jæren i vedlegg 2 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* utelot vi drepte og hardt skadde i de geografiske områdene for tidligere Rennesøy, Finnøy og Forsand kommuner da disse områdene ikke omfattet av nullvekstmålet. I figur V2.6 er også disse ulykkene tatt med, dvs. at hele området som dekkes av kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg er inkludert.

Bergensområdet

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



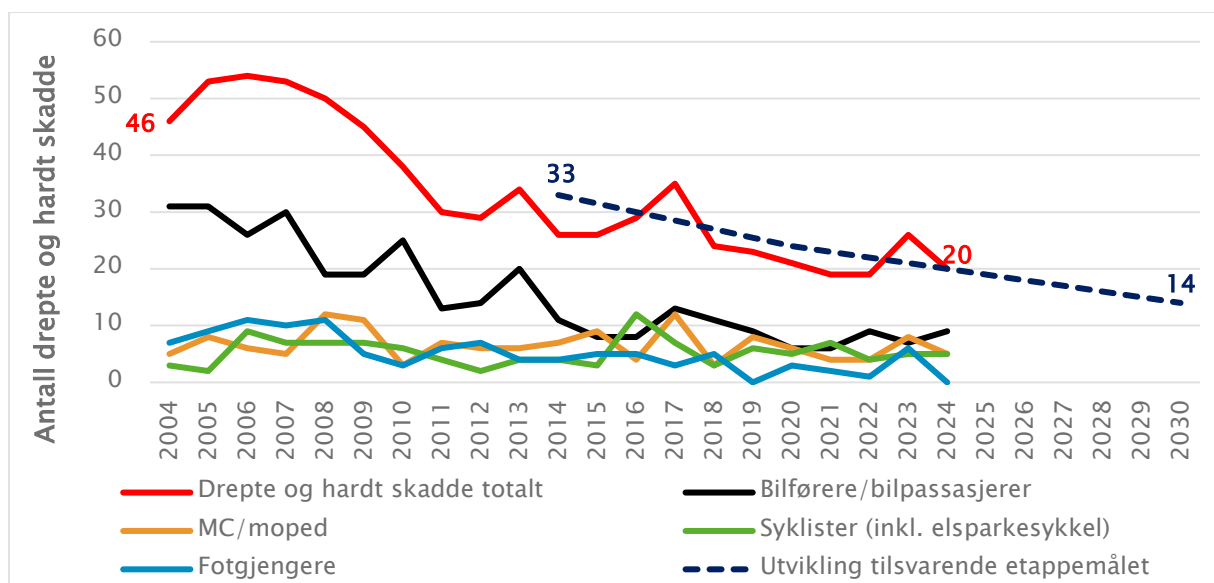
Figur V2.7 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Bergensområdet.

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

- 3 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 1 av 4 drepte/hardt skadde syklist i 2023
- 1 av 3 drepte/hardt skadde syklist i 2024

Trondheimsområdet

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



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

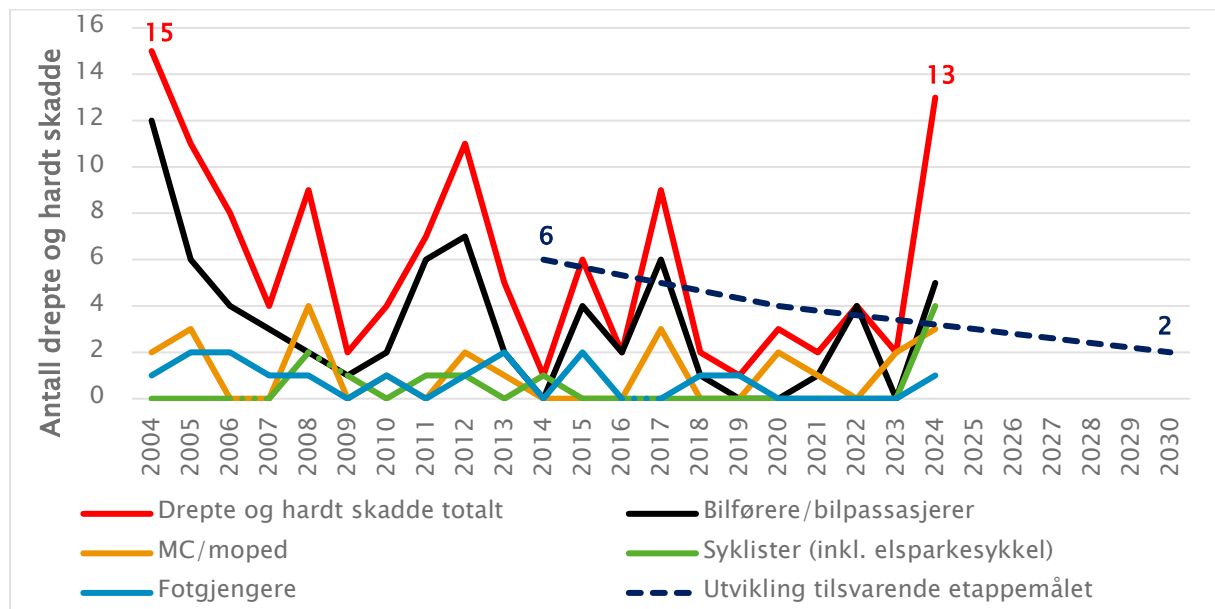
Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn» (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.8 registrert som syklist. Dette gjaldt:

- 1 av 4 drepte/hardt skadde syklist i 2022
- 2 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2023
- 2 av 5 drepte/hardt skadde syklist i 2024

Figuren for Trondheimsområdet i vedlegg 2 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025* omfattet kun kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Gjeldende byvekstavtale for Trondheimsområdet omfatter nå også kommunene Skaun og Orkland og disse kommunene er derfor inkludert i figur V2.8, både når det gjelder registrerte drepte og hardt skadde og når det gjelder beregnet målkurve.

Tromsø

Området er begrenset til Tromsø kommune.



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

Drepte/hardt skadde innenfor kategorien «liten elektrisk motorvogn (dvs. elsparkesykkel m.m.) er i figur V2.9 registrert som syklist. Dette gjaldt 2 av de 4 drepte/hardt skadde syklistene i 2024.

Vedlegg 3 – Kommuner godkjent som *Trafikksikre kommuner*

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

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

Tabellen nedenfor og på neste side viser godkjente kommuner/bydeler per 10/5-2025. Totalt var det da 191 kommuner og én bydel som var godkjent som *Trafikksikker kommune*.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Per 10/5-2025 er 109 kommuner (og én bydel) regodkjent. Disse er markert med fet skrift i tabellen.

Østfold (5)	Etnedal	Åsnes	Hjartdal	Rogaland (21)
Aremark	Folldal	Buskerud (13)	Kragerø	Bjerkreim
Fredrikstad	Gausdal	Flesberg	Kviteseid	Bokn
Halden	Gjøvik	Flå	Midt-Telemark	Eigersund
Råde	Gran	Gol	Nissedal	Gjesdal
Sarpsborg	Lesja	Hemsedal	Nome	Haugesund
Akershus (14)	Lillehammer	Hol	Notodden	Hjelmeland
Asker	Lom	Kongsberg	Porsgrunn	Hå
Aurskog-Høland	Løten	Krødsherrad	Seljord	Karmøy
Bærum	Nord-Aurdal	Lier	Siljan	Klepp
Eidsvoll	Nord-Fron	Nesbyen	Skien	Lund
Hurdal	Nordre Land	Nore og Uvdal	Tinn	Randaberg
Jevnaker	Ringebu	Rollag	Tokke	Sandnes
Lunner	Ringsaker	Øvre Eiker	Vinje	Sauda
Lørenskog	Sel	Ål	Agder (11)	Sokndal
Nannestad	Søndre Land	Vestfold (6)	Arendal	Sola
Nes	Sør-Aurdal	Færder	Farsund	Stavanger
Nesodden	Sør-Fron	Holmestrand	Froland	Strand
Nordre Follo	Tolga	Horten	Grimstad	Suldal
Rælingen	Vang i Valdres	Larvik	Hægebostad	Time
Ullensaker	Vestre Slidre	Sandefjord	Iveland	Tysvær
Oslo (1 bydel)	Vestre Toten	Tønsberg	Kvinesdal	Vindafjord
Østensjø bydel	Vågå	Telemark (17)	Lillesand	Vestland (19)
Innlandet (29)	Østre Toten	Bamble	Lyngdal	Austerheim
Dovre	Øyer	Drangedal	Sirdal	Bjørnafjord
Elverum	Øystre Slidre	Fyresdal	Vennesla	Bømlo

Oversikt over Trafikksikre kommuner (forts.)

Etne	Møre og Romsdal (1)	Andøy	Meløy	Harstad
Gloppen		Beiarn	Narvik	Karlsøy
Hyllestad	Sykkylven	Bindal	Nesna	Kåfjord
Høyanger	Trøndelag (10)	Bodø	Rana	Målselv
Kinn	Frøya	Brønnøy	Røst	Nordreisa
Kvam	Heim	Bø	Saltdal	Skjervøy
Kvinnherad	Levanger	Dønna	Sortland	Storfjord
Luster	Oppdal	Evenes	Sømna	Sørreisa
Lærdal	Rennebu	Fauske	Sørfold	Tjeldsund
Masfjorden	Selbu	Flakstad	Træna	Finnmark (4)
Samnanger	Snåsa	Gildeskål	Vefsn	Alta
Solund	Meråker	Grane	Vågan	Hammerfest
Stad	Tydal	Hadsel	Øksnes	Sør-Varanger
Ulvik	Verdal	Hattfjelldal	Troms (11)	Vadsø
Vaksdal	Nordland (30)	Hemnes	Balsfjord	
Årdal	Alstahaug	Lødingen	Dyrøy	



POLITIET

