

Trafikksikkerhetsutviklingen 2015

Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017



Forord

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014–2017* er det bestemt at det skal lages årlige oppfølgingsrapporter om trafiksikkerhetsutviklingen. Rapportene skal vise hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet i *Nasjonal transportplan 2014–2023* om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. De skal også inneholde status for til sammen 19 ulike tilstandsindikatorer innen trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet. Endring i tilstandene her vil kunne gi viktige bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Denne rapporten beskriver trafiksikkerhetsutviklingen for 2015. Den er utarbeidet av Statens vegvesen, med innspill fra de andre aktørene i tiltaksplanarbeidet. Det er i tillegg utarbeidet en egen rapport som viser status for arbeidet med tiltakene i tiltaksplanen halvveis i planperioden.

Oslo, juni 2016

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	3
1. Innledning	6
2. Utviklingen i drepte og hardt skadde.....	8
2.1 Nasjonalt mål og utvikling.....	8
2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket.....	14
2.3 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land.....	19
3. Tilstandsutviklingen	21
3.1 Tilstandsmål som i hovedsak nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak	21
3.1.1 Bruk av bilbelte og sikring av barn i bil	21
3.1.2 Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende	27
3.1.3 Omfanget av ruspåvirket kjøring	31
3.1.4 Overholdelse av fartsgrenser.....	33
3.2 Tilstandsmål for kjøretøyparken.....	37
3.2.1 Lette kjøretøyer.....	37
3.2.2 Tunge kjøretøyer.....	41
3.3 Tilstandsmål for vegnettet.....	45
3.3.1 Møteulykker	45
3.3.2 Utforkjøringsulykker	47
3.3.3 Tilrettelegging for gående og syklende	48
Vedlegg 1 – Fylkesvise figurer med utvikling og mål for drepte og hardt skadde	51
Vedlegg 2 – Oversikt over kommuner som er godkjent eller som er i en aktiv prosess for å bli godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	58
Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjente som <i>Trygge lokalsamfunn</i> og kommuner som er på veg mot godkjenning	62
Vedlegg 4 – Oversikt over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001	64
Vedlegg 5 – Status våren 2016 for de 122 oppfølgingstiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017	65

Sammendrag

Etappemålet for trafiksikkerhet ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av *Nasjonal transportplan 2014–2023* (NTP). Det innebærer at tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2008–2011. I NTP er etappemålet illustrert med en målkurve, som starter med 840 drepte og hardt skadde i 2014 og ender opp med 500 drepte og hardt skadde i 2024. I 2015 var det 810 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav 117 drepte. Antall drepte i 2015 er det laveste i Norge siden 1947. Imidlertid ligger summen av drepte og hardt skadde noe høyere enn det målkurven viser at vi bør ligge for å være på rett kurs i forhold til etappemålet.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014–2017* er det valgt ut 19 ulike områder hvor tilstandsutviklingen skal følges. Områdene er valgt ut fra at endring i tilstand vil kunne gi viktige bidrag til redusert antall drepte og hardt skadde. I tabellene nedenfor vises registrert tilstand for 2014 og 2015, samt fastsatte tilstandsmål.

Tilstandsmål som i hovedsak nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak				
	Gj.snitt 2010– 2013	Registrert tilstand i 2014	Registrert tilstand i 2015	Mål for 2018
Bruk av bilbelte og sikkerhetsutstyr for barn i bil				
Bruk av bilbelte blant førere og passasjerer i lette biler innenfor tettbygd strøk.	92,7 %	93,5 %	94,0 %	96,0 %
Bruk av bilbelte blant førere og passasjerer i lette biler utenfor tettbygd strøk.	94,6 %	95,9 %	95,2 %	98,0 %
Bruk av bilbelte blant førere av tunge kjøretøyer.	68,1 %	75,6 %	86,8 %	90,0 %
Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil.	33 %	43 %	49,3 %	60 %
Andel barn i alderen 4 – 7 år som er riktig sikret.	–	–	–	60 %
Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende				
Andel barn under 12 år som bruker sykkelhjelme.	75,1 %	76,7 %	86,6 %	90,0 %
Andel ungdommer og voksne fra og med fylte 12 år som bruker sykkelhjelme.	48,4 %	49,3 %	56,1 %	60,0 %
Andel voksne fotgjengere som bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst veg i byer og tettsteder.	24,5 %	29 %	28 %	40 %
Andel voksne fotgjengere som bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst landeveg.	42 %	46 %	43 %	60 %
Omfanget av ruspåvirket kjøring				
Andel av trafikkarbeidet som utføres av ruspåvirkede førere.	–	Følger utviklingen		
Overholdelse av fartsgrenser				
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen.	53,3 %	55,2 %	55,6 %	72,0 % (2018) 85,0 % (2024)

Tilstandsmål for kjøretøyparken				
	Gj.snitt 2010– 2013	Registrert tilstand i 2014	Registrert tilstand i 2015	Mål for 2018
Lette kjøretøyer				
Andel av trafikkarbeidet med lette kjøretøyer som utføres med biler som har oppnådd 4 eller 5 stjerner i EuroNCAP sine kollisjonstester.	68,5 %	76,8 %	80,0 %	92,0 %
Andel lette kjøretøyer som blir godkjent ved periodisk kjøretøykontroll uten at det er registrert feil som krever etterkontroll (2er feil) eller som kvalifiserer til kjøreforbud (3er feil).	51,6 %	50,8 %	44,8% *	–
Tunge kjøretøyer				
Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremsler.	77,8 %	73 %	77 % **	90 %
Andel tunge kjøretøyer med feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud.	76,3 %	76 %	79 % **	–

* Ny kontrollinstruks fra 8/6–2015. Oppgitt resultat gjelder kun perioden med ny kontrollinstruks, og er ikke direkte sammenliknbart med oppgitt resultat fra tidligere år.

** Tall fra VaDIS2. Tallene er ikke direkte sammenliknbare med tidligere års resultater, som er hentet fra Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser.

Tilstandsmål for vegnettet				
	Situasjon per 1/1– 2014	Situasjon per 1/1– 2015	Situasjon per 1/1– 2016	Mål i tiltaks- plan for TS
Møteulykker				
Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	45 %	47 %	48,1 %	50 % innen 1/1–2018
Utforkjøringsulykker				
Andel av riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som oppfyller minimumsstandarden i NTP 2014–2023 med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.	–	Registr. ikke igangsatt	Registr. ikke igangsatt	100 % innen 1/1–2024
Tilrettelegging for gående og syklende				
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet.	–	68,1 km *	105,2 km **	175 km ***
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet.	–	55,9 km *	139,3 km **	250 km ***

* Tilrettelagt for gående og syklende i 2014

** Sum tilrettelagt for gående og syklende for årene 2014 og 2015

*** Forutsatt tilrettelagt for gående og syklende i perioden 2014–2017

I samsvar med intensjonen i tiltaksplanen er det foretatt en gjennomgang av status for arbeidet med de 122 *oppfølgingstiltakene* som de nasjonale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet står bak. Oppsummeringen i vedlegg 5 viser at:

- 63 av tiltakene er gitt grønn statuskode, hvilket betyr at tiltakene enten er gjennomført eller at arbeidet har kommet så langt at vi føler oss trygge på at det vil være gjennomført innen 1/1-2018.
- 34 av tiltakene er gitt gul statuskode, hvilket betyr at tiltaket er påbegynt, men at det synes usikkert om tiltaket vil bli fullført etter intensjonen innen 1/1-2018.
- 22 av tiltakene er gitt rød statuskode, hvilket betyr at tiltaket ikke er igangsatt.
- 3 av tiltakene er gitt grå statuskode. Dette betyr at det er tatt en beslutning om at tiltaket ikke skal gjennomføres.

Det er utarbeidet en egen rapport med en mer grundig gjennomgang av status for det enkelte tiltak. Rapporten gir også en omtale av status for trafikksikkerhetsarbeidet til fylkeskommunene, storbykommunene og de 19 interesseorganisasjonene som deltok i arbeidet med tiltaksplanen. Se rapport: *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 halvveis i planperioden.*

1. Innledning

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 er bygd opp rundt en struktur med fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024. Etappemålet er hentet fra *Nasjonal transportplan 2014–2023*, og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.
- **Tilstandsmål** – Det er satt ulike mål for tilstander innen trafikantatferd, kjøretøy-parken og vegnettet. De fleste av målene gjelder for 2018, og ambisjonsnivået er satt slik at dersom målene nås, kan vi forvente å være omtrent i rute i forhold til etappe-målet for 2024.
- **Tiltak** – Tiltaksplanen gir en samlet framstilling av trafikksikkerhetstiltak de medvirkende aktørene planlegger å gjennomføre for å nå tilstandsmålene og etappemålet.

I tiltaksplanen er det lagt til grunn at det skal utarbeides årlige oppfølgingsrapporter til Samferdselsdepartementet om trafikksikkerhetsutviklingen. Disse skal vise hvordan vi ligger an for å nå etappemålet og tilstandsmålene. Et viktig formål med rapportene er å fokusere på områder der tilstandsutviklingen har vært negativ, og gi grunnlag for en bred diskusjon om hvordan utviklingen kan snus. 2015-rapporten legges fram på *Resultatkonferansen for 2015* som avholdes 14/6–2016.

Rapportens innhold

I **kapittel 2** beskrives utviklingen i drepte og hardt skadde. Her omtales også spesielle trekk ved ulykkesutviklingen de siste årene. I tiltaksplanen for 2014–2017 er den nasjonale målkurven for utviklingen i drepte og hardt skadde brutt ned på fylkesnivå. I kapittel 2.2 er det vist hvordan det enkelte fylket ligger an i forhold til de fylkesvise målkurvene. Dette er vist mer i detalj i vedlegg 1, med figurer per fylke. Kapittel 2.3 viser hvordan Norge ligger an i forhold til andre europeiske land.

I **kapittel 3** er det gitt en omtale av tilstandsutviklingen innenfor områdene der det er fastsatt tilstandsmål. Resultater fra gjennomførte tilstandsundersøkelser er supplert med opplysninger fra årsrapportene for ulykkesanalysegruppens arbeid (UAG) og med annen relevant informasjon som gir et utdypende bilde av tilstandsutviklingen.

Organisatoriske trafikksikkerhetstiltak i virksomheter er et satsingsområde i tiltaksplanen for 2014–2017. I vedleggene 2, 3 og 4 har vi derfor laget oversikter over kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner* og som *Trygge lokalsamfunn*, og over virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden ISO 39001.

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det lagt til grunn at tiltakene skal følges opp annet hvert år, dvs etter to år og etter endt planperiode. Status for tiltakene våren 2016 framgår av et eget dokument – *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 halvveis i planperioden*. Dette omfatter både de 122 *oppfølgingstiltakene* som de nasjonale aktørene står bak, trafikksikkerhetsarbeidet til fylkeskommunene og storbykommunene og interesseorganisasjonene sine tiltak. I vedlegg 5 følger en tabellarisk oppsummering av status for de 122 oppfølgingstiltakene.

2. Utviklingen i drepte og hardt skadde

2.1 Nasjonalt mål og utvikling

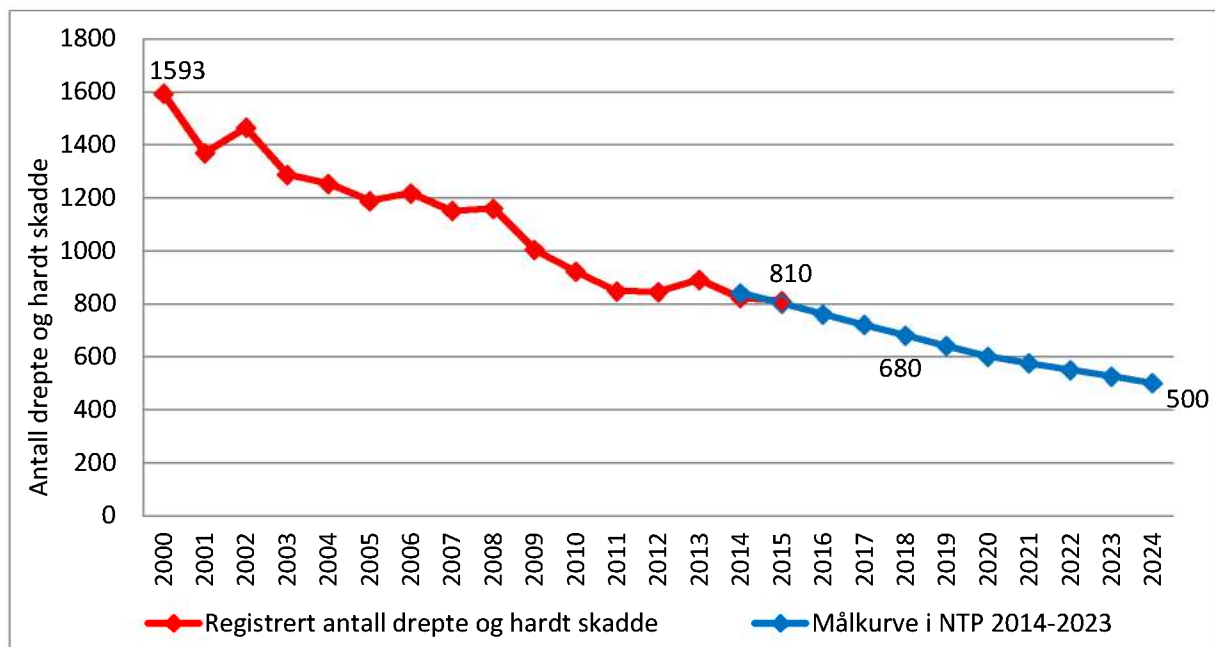
Utvikling i antall drepte og hardt skadde sett i forhold til etappemålet i NTP 2014–2023

Ved Stortingets behandling av NTP 2014–2023 ble det fastsatt et etappemål for trafikk-sikkerhet. Tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008–2011. Dette innebærer at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i 2024. Etappemålet er ambisiøst, og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Basert på en trendframskriving av utviklingen de ti siste årene, ble det i arbeidet med NTP 2014–2023 gjort en antakelse om at tallet på drepte og hardt skadde i 2014 ville ligge på om lag 840. Dette er utgangspunkt for målkurven som er vist i figur 2.1.

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det vist at tallet på drepte og hardt skadde må reduseres til 680 innen 2018, dersom vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet for 2024.

I 2015 var det 810 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Figur 2.1 viser at dette er nesten en halvering sammenliknet med antallet i år 2000. I samme periode har trafikken økt med mer enn 30 prosent. Dette betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er redusert med mer enn 60 prosent fra 2000 til 2015.



Figur 2.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024

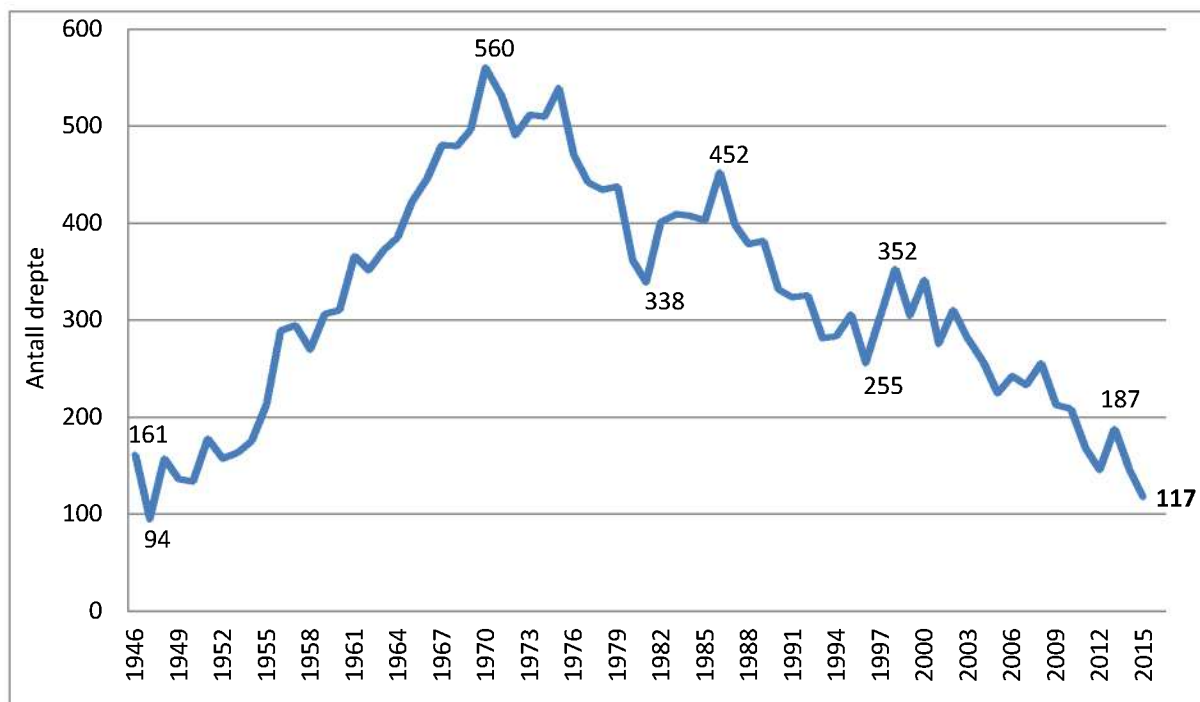
Målkurven i NTP 2014–2023 tar utgangspunkt i at det fram til 2018 skal være en reduksjon med 40 drepte og hardt skadde per år, hvilket gir 800 drepte og hardt skadde i 2015. Det

betyr at resultatet i 2015 lå noe høyere enn det målkurven viser er nødvendig progresjon i samsvar med etappemålet. Selv om avviket fra målkurven var lite er det grunn til å merke seg at det etter 2011 har vært en relativt begrenset reduksjon i tallet på drepte og hardt skadde. Dersom vi skal følge målkurven må tallet på drepte og hardt skadde reduseres til maksimalt 760 i 2016.

I transportetatens grunnlagsdokument til NTP 2018–2029 er det foreslått et nytt etappemål for trafikksikkerhet. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Målet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål, hvilket betyr at målkurven i figur 2.1 foreslås forlenget til 2030.

Nærmere om utviklingen i antall drepte

I 2015 var det 117 drepte i vegtrafikken. Dette er 30 færre enn i 2014 og hele 70 færre enn i 2013. Vi må helt tilbake til 1947 for å finne et år med færre drepte i vegtrafikken enn i 2015.



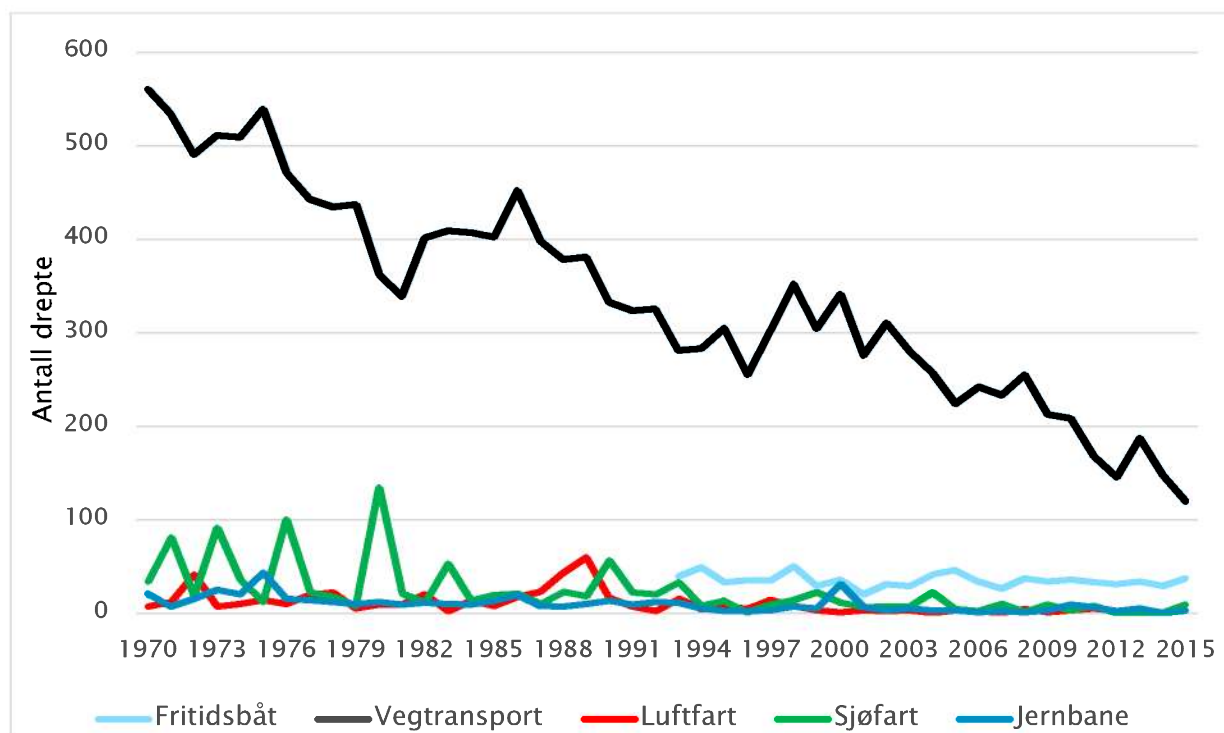
Figur 2.2 Utvikling i antall drepte

Figuren viser at vi har hatt en klart positiv trend siden 1970, da det var 560 drepte i vegtrafikken. Dette til tross for at trafikkmengden er mer enn tredoblet. Dersom risikoen for å bli drept per kjørte km hadde vært den samme som i 1970 hadde vi hatt 1850 drepte i 2015 i stedet for 117.

Siden 1970 har til sammen 15 500 personer omkommet i trafikken. Dette er et svært høyt tall, men dersom risikoen for å bli drept i trafikken per kjørte km hadde vært konstant på samme nivå som i 1970, hadde det i perioden 1970–2015 vært ytterligere 40 700 omkomne. Litt forenklet kan vi si at sikrere kjøretøyer, bedre trafikantatferd og trafikksikkerhets-

fremmede tiltak på vegnettet har reddet flere liv enn det er innbyggere i Haugesund kommune.

Nullvisjonen omfatter alle ulykker med drepte og hardt skadde i tilknytning til all transport. Det foreligger ikke sammenliknbare tall med de andre transportgrenene når det gjelder antall hardt skadde. Figur 2.3 viser derfor en sammenlikning mellom transportgrenene som er begrenset til antall drepte. Selv om det har vært en kraftig nedgang etter 1970, er utfordringen fortsatt klart størst i vegtrafikken. Det har de senere årene vært få drepte i tilknytning til luftfart, sjøfart og jernbane, mens det er i overkant av 30 dødsfall i året i tilknytning til bruk av fritidsbåt.



Figur 2.3 Utvikling i antall drepte i ulike transportgreiner

Særtrekk ved ulykkesstatistikken i 2015

Dersom vi ser på ulykkesstatistikken for enkeltåret 2015 finner vi følgende særtrekk:

- **Mange drepte 18, 19 og 20-åringere.** Etter flere år med en gledelig utvikling for denne aldersgruppen, skiller 2015 seg ut negativt. Antall drepte 18, 19 og 20 åringere (23) var det høyeste antall siden 2010, og det dobbelte av gjennomsnittet for årene 2012–2014. Det har imidlertid ikke vært samme negative utvikling når det gjelder hardt skadde. Dersom vi ser på summen av drepte og hardt skadde, ligger resultatet for 2015 omtrent likt med gjennomsnittet for 2012–2014.
- **Få drepte i aldersgruppen 65+.** I 2015 var antall drepte over 65 år (24) om lag det halve av antallet i 2014. Resultatet var spesielt positivt for de aller eldste, dvs aldersgruppen 80+. Dersom vi ser på summen av drepte og hardt skadde finner vi at

antallet i aldersgruppen 65 – 79 var relativt høyt, mens det var et svært lavt antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 80+.

- Færre drepte og hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker. De siste fem årene har trenden vært at andelen drepte og hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker er synkende, og denne trenden ble videreført i 2015. På den annen side øker andelen som blir drept eller hardt skadd i kryssulykker. Antall drepte i møteulykker i 2015 var oppsiktsvekkende lavt.
- Mange drepte og hardt skadde på veger med lav fartsgrense (50 km/t og lavere). Dette gjelder både 2014 og 2015 sammenliknet med årene 2010–2013.
- Mange drepte og hardt skadde på kommunale veger. Vi må helt tiltake til 2002 for å finne et år med flere drepte og hardt skadde på det kommunale vegnettet enn i 2015. Andelen av drepte og hardt skadde på kommunale veger har klart høyere i 2015 enn noen av de siste 25 årene.
- Få drepte men mange hardt skadde blant fotgjengere og syklister. Mens antall drepte syklister (5) var om lag halvparten av det vi har hatt de siste årene, var antall hardt skadde syklister det høyeste siden 1998. Det samme bildet ser vi når det gjelder fotgjengere. Antall drepte fotgjengere (12) var det laveste som er registrert i «moderne» tid, mens antall hardt skadde fotgjengere er det høyeste siden 2008.
- Mange drepte og hardt skadde på MC, men færre drepte og hardt skadde enn tidligere i bil. Tendensen vi har sett de siste fem årene, med flere drepte og hardt skadde på MC, fortsatte i 2015. Samtidig var det færre drepte og hardt skadde i bil enn tidligere, både når det gjelder førere og passasjerer.
- Svært få drepte første halvår. Når 2015 ble et år med rekordfå drepte, skyldes det først og fremst resultatet for de første seks månedene. Annet halvår 2015 var det om lag like mange drepte som annet halvår 2014.

Endringer i ulykkesbildet de siste 25 årene

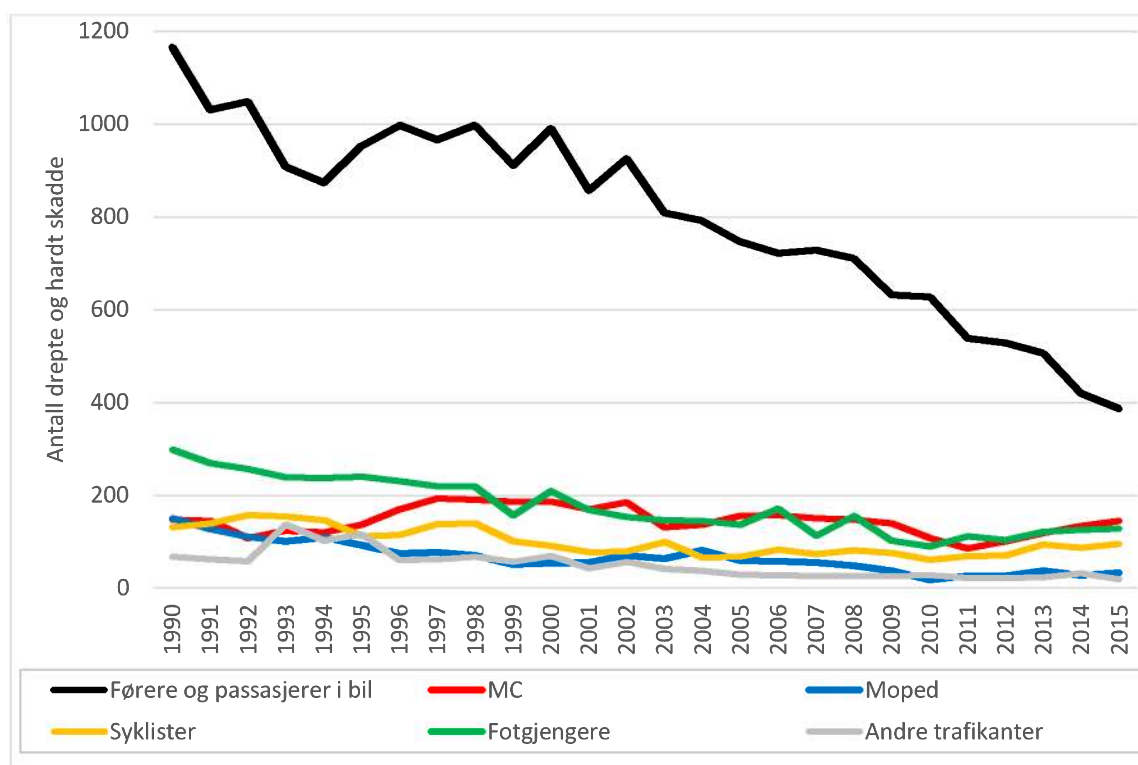
Vi må være forsiktige med å legge for mye vekt på utslag i ulykkesstatistikken for ett enkeltstående år. Ofte vil det være av større betydning for trafikksikkerhetsarbeidet å se på utviklingen over en periode på flere år. Endringer i ulykkesbildet tar tid, og vi har derfor valgt å se på tidsperioden fra 1990 til 2015. I denne perioden er tallet på drepte og hardt skadde redusert fra 1955 til 810.

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

- I begynnelsen av 1990-tallet var rundt 8 prosent av de drepte og hardt skadde i alderen 0–14 år, mens gjennomsnittet for årene 2012–2015 ligger på 4,5 prosent.

- I samme periode har det også vært en kraftig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i alderen 15–24 år. I 1990 var over 35 prosent av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen, mens andelen de siste to årene har ligget på under 20 prosent.
- Aldersgruppen 45–64 år har hatt den minst gunstige utviklingen. I første halvdel av 90-tallet utgjorde de rundt 15 prosent av de drepte og hardt skadde, mens andelen de tre siste årene har ligget på rundt 30 prosent.
- Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25 år siden.

Figur 2.4 viser at progresjonen er ulik for de ulike **trafikantergruppene**.



Figur 2.4 – Utvikling i antall drepte og hardt skadde for ulike trafikantergrupper

Målt i prosentvis reduksjon etter 1990 har utviklingen vært mest gunstig for mopedister, fotgjengere og bilister, og minst gunstig for MC-førere. Den mer kortsiktige utviklingen viser at det både for MC, fotgjengere og syklister har vært en relativt klar trend etter 2010, med et økende antall drepte og hardt skadde.

Reisevaneundersøkelsene som gjennomføres hvert fjerde år, gir grunnlag for å regne på endringer i risiko per mill. personkm. En sammenlikning mellom resultatene fra 1992 og resultatene fra 2013/2014 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er mer enn halvert for førere og passasjerer i bil, tung MC, moped, fotgjengere og syklister. For lett MC har det derimot vært en økning i risikoen¹.

¹ TØI rapport 1448/2015 Risiko i vegtrafikken 2013/2014.

Vegkategori er en annen sentral variabel. Andelen som blir drept eller hardt skadd på det som i dag er riksveg² har økt fra rundt 30 prosent på 1990-tallet til rundt 35 prosent de siste fem årene. Dette til tross for at det er på riksvegnettet vi har hatt den klart største satsingen på fysiske trafikksikkerhetstiltak. Gjennomsnittlig risiko ved å kjøre på riksvegnettet er likevel fortsatt betydelig lavere enn på fylkesvegnettet, men omtrent på samme nivå som på det kommunale vegnettet. Basert på ulykkesstatistikk for 2012–2015 har:

- Riksvegnettet 15,2 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Fylkesvegnettet 23,0 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Det kommunale vegnettet 15,8 drepte og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer

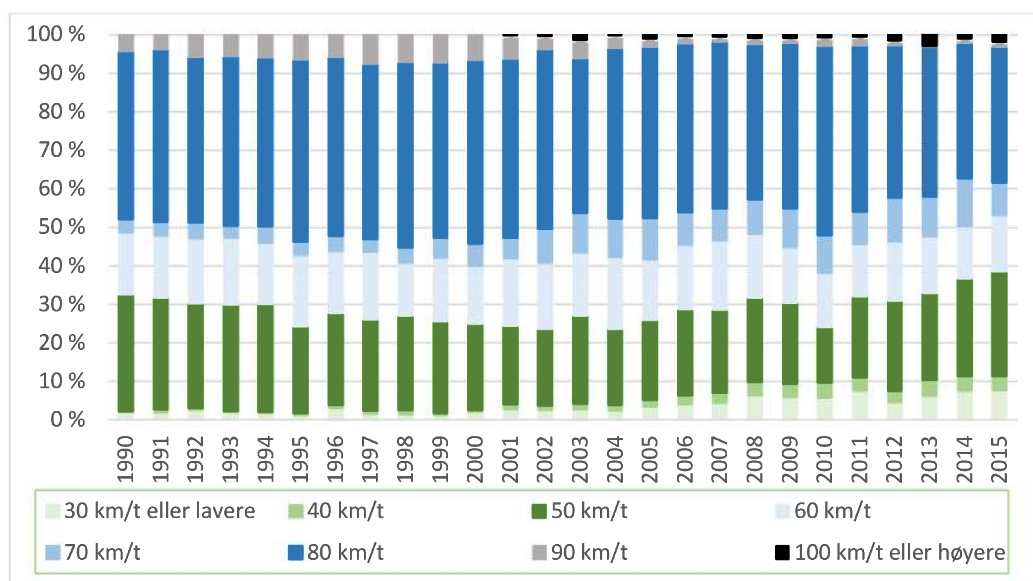
En fordeling på **uhellstyper** viser at det har skjedd klare endringer over tid. I perioden fra 1990 til rundt 2010 økte andelen som ble drept eller hardt skadd i møteulykker og i utforkjøringsulykker, mens andelen som ble drept eller hardt skadd i kryssulykker og i fotgjengerulykker ble redusert. Det ser ut til at dette bildet snudde rundt 2010. De senere årene er andelen drepte og hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker igjen redusert, mens andelen drepte og hardt skadde i kryssulykker og fotgjengerulykker har økt.

Dersom vi ser isolert på riksvegnettet, økte andelen drepte og hardt skadde i møteulykker, fra rundt 35 prosent på begynnelsen av 1990-tallet til rundt 50 prosent i perioden 2009–2012. Dette til tross for at mye av det som er bygd av møtefrie riksveger er bygd i denne perioden. De tre siste årene har riktignok andelen gått betydelig ned, men den er fortsatt klart høyere enn for 25 år siden.

Møteulykker og utforkjøringsulykker skjer typisk utenfor tettbygd strøk, mens kryssulykker og fotgjengerulykker i stor grad skjer innenfor tettbygd strøk. Det kan derfor forventes at endret fordeling mellom uhellstyper gir seg utslag i endret fordeling i andel drepte og hardt skadde i de ulike **fartsgrensenivåene**. Fordeling på fartsgrenser er vist i figur 2.5 på neste side.

Den økte andelen av drepte og hardt skadde innenfor fartsgrensene 40 km/t og 70 km/t er en naturlig konsekvens av at flere veger har blitt skiltet med disse fartsgrensene. Det som er av større interesse er fordelingen mellom drepte og hardt skadde innenfor og utenfor tettbygd strøk. Vi velger å legge til grunn at veger med fartsgrense til og med 50 km/t (grønne fargesjatteringer i figuren) ligger innenfor tettbygd strøk og veger med fartsgrense fra og med 60 km/t (blå og grå fargesjatteringer i figuren) ligger utenfor tettbygd strøk. Mellom 1990 og 2004 ble andel drepte og hardt skadde som var på på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere redusert fra 32,5 prosent til 23,5 prosent. Med unntak av et klart trendbrudd i 2010 har andelen vært økende etter 2004. I 2015 ble hele 38,5 prosent av de drepte og hardt skadde drept eller hardt skadd på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.

² Det vil si at veger som ble omklassifisert fra riksveg til fylkesveg i 2010 ikke er regnet med.



Figur 2.5 Andel av de drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrenser

2.2 Mål og utvikling i det enkelte fylket

I tiltaksplanen for 2014–2017 er den nasjonale målkurven (jf. figur 2.1) brutt ned på fylkesnivå. De fylkesvise kurvene har som utgangspunkt at alle fylkene skal ha 45 prosent færre drepte og hardt skadde i 2024 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2009–2012. Ambisjonsnivået samsvarer med det nasjonale etappemålet, dvs at summen av de fylkesvise målene gir 500 drepte og hardt skadde i 2024.

I vedlegg 1 har vi vist målkurvene for det enkelte fylket, samt utviklingen i drepte og hardt skadde fram til 2015.

Mål og utvikling i 2015

Tabell 2.1 sammenligner registrert antall drepte og hardt skadde i 2015 med den forutsatte 2015-verdien i målkurven. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

- = Resultatet for 2015 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
- = Resultatet for 2015 er omtrent som forutsatt i målkurven (innenfor +/- 10 prosent)
- = Resultatet for 2015 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

Tabell 2.1 Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylker




Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2015 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2015	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks drepte og hardt skadde i 2024
Østfold	39	45		24
Akershus	67	53		42
Oslo	56	121		35
Hedmark	57	46		36
Oppland	56	49		35
Buskerud	54	49		34
Vestfold	32	35		20
Telemark	31	34		19
Aust-Agder	23	23		15
Vest-Agder	28	26		17
Rogaland	53	50		33
Hordaland	75	75		47
Sogn og Fjordane	26	26		16
Møre og Romsdal	43	39		27
Sør-Trøndelag	51	41		32
Nord-Trøndelag	28	28		17
Nordland	41	33		26
Troms	24	27		15
Finnmark	16	10		10
Norge samlet	800	810		500

Tabell 2.1 viser at tre fylker hadde et resultat i 2015 som var klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven (rød fargekode). Av disse skiller Oslo seg klart ut, med mer enn dobbelt så mange drepte og hardt skadde som det som lå i målkurven. Oslo skilte seg også negativt ut i 2014, men resultatet for 2015 viser en ytterligere økning i drepte og hardt skadde. Det vises til egen omtale av utviklingen i Oslo på side 17.




















Seks fylker hadde et resultat i 2015 som var klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven (grønn fargekode). Best resultat hadde Finnmark, som allerede i 2015 var nede på samme antall drepte og hardt skadde som målet for 2024. Det er imidlertid viktig å presisere at vi må regne med en del tilfeldige variasjoner fra år til år, og at ett år med grønn fargekode ikke nødvendigvis betyr at fylket er på stø kurs mot målet for 2024. Etter to år av handlingsprogramperioden er det fire fylker (Hedmark, Oppland, Sør-Trøndelag og Finnmark) som har oppnådd grønt begge årene.

Utvikling i perioden 2000–2015

I tabell 2.2 har vi gjort en sammenlikning mellom fylkene som viser hvilke fylker som har hatt den mest positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2000–2015. For å utjevne statistiske tilfeldigheter har vi valgt å sammenlikne fireårsperiodene 2000–2003 og 2012–2015. Også her er det gjort en vurdering ved hjelp av en tredelt fargeskala:

-  = Den prosentvise reduksjonen er betydelig større enn for landet samlet (over 46 prosent)
-  = Den prosentvise reduksjonen er omtrent som for landet samlet (f.o.m 36 t.o.m 46 prosent)
-  = Den prosentvise reduksjonen er betydelig lavere enn for landet samlet (under 36 prosent)

Tabell 2.2 Sammenlikning av drepte og hardt skadde i periodene 2000–2003 og 2012–2015

Fylke	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2000–2003	Gj.snitt antall drepte og hardt skadde i perioden 2012–2015	Prosentvis endring fra 2000–2003 til 2012–2015	Vurdering av utvikling
Østfold	83,75	50,25	-40%	
Akershus	124,00	74,25	-40%	
Oslo	85,75	97,50	+14%	
Hedmark	85,25	46,00	-46%	
Oppland	94,50	53,50	-43%	
Buskerud	92,75	59,25	-36%	
Vestfold	76,50	34,25	-55%	
Telemark	68,25	30,25	-56%	
Aust-Agder	44,75	20,75	-54%	
Vest-Agder	61,25	30,75	-50%	
Rogaland	95,75	57,00	-40%	
Hordaland	106,25	76,50	-28%	
Sogn og Fjordane	33,00	24,50	-26%	
Møre og Romsdal	90,25	44,00	-51%	
Sør-Trøndelag	83,50	46,50	-44%	
Nord-Trøndelag	47,50	27,75	-42%	
Nordland	80,25	37,75	-53%	
Troms	52,75	21,00	-60%	
Finnmark	20,75	11,00	-47%	
Norge samlet	1428,25	841,25	-41%	

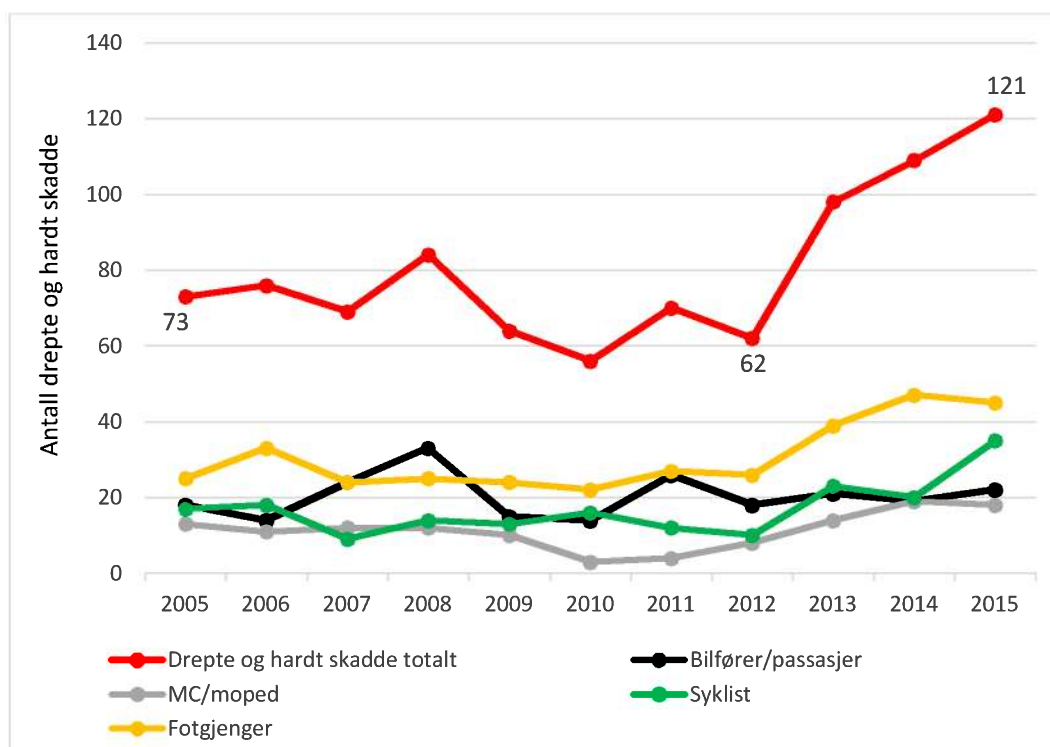
Tabellen viser at Oslo skiller seg klart ut, som det eneste fylket med flere drepte og hardt skadde i perioden 2012–2015 enn i årene 2000–2003 (jf. omtale nedenfor).

Den mest positive utviklingen har vi hatt sør i landet (fylkene f.o.m Vestfold t.o.m Vest-Agder), i de tre nordligste fylkene og i Møre og Romsdal.

Nærmere om utviklingen i Oslo

Tabellene 2.1 og 2.2 viser at Oslo skiller seg klart negativt ut sammenliknet med resten av landet, med en kraftig økning i antall drepte og hardt skadde. Nedenfor er det derfor sett nærmere på utviklingen i Oslo.

Figur 2.6 viser totalt antall drepte og hardt skadde i Oslo i perioden 2005–2015, samt en underoppdeling på trafikantgrupper. Vi ser at de siste tre årene har vært en kraftig økning i tallet på drepte og hardt skadde hvert år, fra 62 i 2012 til 121 i 2015. Mens tallet på drepte og hardt skadde bilførere/passasjerer har vært relativt stabilt, har det etter 2012 vært en klar økning, både for MC/moped, syklist og fotgjengere.



Figur 2.6 Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Oslo fordelt på trafikantgrupper

Figuren for Oslo i vedlegg 1 viser at økningen i all hovedsak har kommet på det kommunale vegnettet. Dersom vi ser på uhellstyper, finner vi at økningen i drepte og hardt skadde har vært særlig kraftig når det gjelder fotgjengerulykker og kryssulykker.

Det er viktig å avdekke om den negative utviklingen i Oslo er en del av en trend for «storbyområdene», eller om det kun gjelder for Oslo. Vi har derfor også sett på utviklingen i de andre «storbyene» som inngår med egen omtale i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017*, dvs Bærum, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Sammenlikner vi gjennomsnittet i periodene 2005–2008 og 2012–2015 finner vi at tallet på drepte og hardt skadde i disse byene er redusert med til sammen 17 prosent. Dette er en noe mindre gunstig utvikling enn for landet samlet, som hadde en reduksjon med 29 prosent, men likevel et helt annet bilde enn i Oslo, som hadde en økning med 29 prosent.

Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km

Tabell 2.3 viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder trafikantenes risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km. Beregnet risiko er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2012–2015, og vises både for fylket samlet og spesifisert på henholdsvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Det er brukt tilsvarende fargeskala som i tabellene 2.1 og 2.2, der gul fargekode er innenfor +/- 10 prosent i forhold til landsgjennomsnittet. Grønt betyr at risikoen i fylket er mer enn 10 prosent lavere enn landsgjennomsnittet og rødt at risikoen er mer enn 10 prosent høyere enn landsgjennomsnittet.

Tabell 2.3 Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjørte km fordelt på fylker og vegkategori

	Alle veger		Riksveger		Fylkesveger		Kommunale veger	
	Drepte/hardt sk per mrd kjtkm *		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Østfold	16,2		8,3		24,5		15,8	
Akershus	13,3		7,2		30,6		6,1	
Oslo	25,3		7,8		–		70,6	
Hedmark	18,8		19,9		23,3		4,4	
Oppland	25,6		31,3		31,6		4,6	
Buskerud	21,2		20,2		25,0		15,2	
Vestfold	13,2		7,4		18,6		9,3	
Telemark	17,4		17,9		20,2		8,7	
Aust-Agder	19,7		18,3		29,1		6,5	
Vest-Agder	18,2		15,8		28,0		10,0	
Rogaland	14,9		14,7		19,4		7,9	
Hordaland	20,3		21,8		23,4		9,5	
Sogn og Fjordane	25,2		31,8		21,6		11,8	
Møre og Romsdal	17,8		20,8		21,9		5,6	
Sør-Trøndelag	15,2		13,0		22,5		8,5	
Nord-Trøndelag	16,9		19,3		19,6		4,8	
Nordland	19,7		20,6		24,1		9,0	
Troms	14,0		21,3		10,0		8,5	
Finnmark	13,4		16,1		12,1		6,3	
Norge samlet	18,0		15,2		23,0		15,8	

* Gjelder samlet for riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veger som er åpne for allmenn ferdsel. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veger i vårt regnestykke.

Tabellen viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er lavest i Akershus, Vestfold og Finnmark, og høyest i Oslo, Oppland og Sogn og Fjordane. Oslo var fram til 2012 blant fylkene med lavest risiko, og har i løpet av få år fått en dramatisk forverring. Dersom vi kun forholder oss til enkeltåret 2015, er Oslo fylket med klart høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km.

Dersom vi ser på riksvegnettet isolert, er risikoen i Oppland og Sogn og Fjordane om lag fire ganger høyere enn i Østfold, Akershus, Oslo og Vestfold. Ikke overraskende er det fylker der

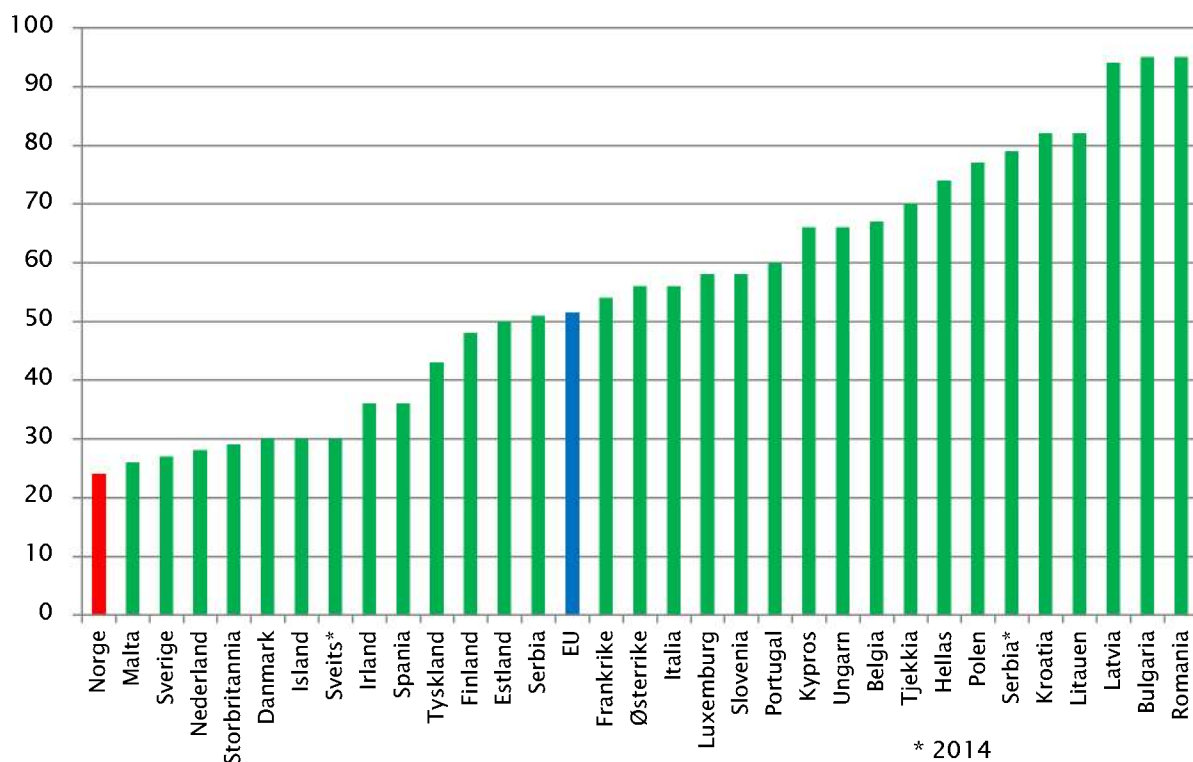
en stor andel av riksvegtrafikken foregår på møtefrie veger som har lavest risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på riksvegnettet.

På fylkesvegnettet skiller Troms og Finnmark seg ut med klart lavest risiko.

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

2.3 Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

Figur 2.7 sammenlikner de europeiske landene når det gjelder antall drepte i vegtrafikken per million innbyggere, basert på ulykkesstatistikk for 2015. Dette året var Norge det landet i Europa som hadde færrest drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet. Mens Norge hadde 24 drepte per million innbyggere, var gjennomsnittet for EU 51,5. Bulgaria og Romania hadde svakest resultat, med 95 drepte per million innbyggere.



Figur 2.7 Antall drepte i vegtrafikken per mill. innbyggere i 2015 i Norge sammenliknet med øvrige europeiske land

EU-mål om halvering av antall drepte

EU har satt som mål å halvere antall drepte i vegtrafikken i perioden 2010–2020 (European Road Safety Charter). Det er vedtatt et eget trafikksikkerhetsprogram som inneholder en rekke tiltak både på europeisk og nasjonalt nivå (European Road Safety Action Programme). Programmet fokuserer på kjøretøysikkerhet, infrastruktur og trafikantatferd.

Statistikk fra EU viser at om lag 26 300 mennesker mistet livet på vegene i EU i 2015³, hvilket er en nedgang på om lag 17 prosent sammenliknet med 2010. I samme periode har det i Norge vært en nedgang på 44 prosent. Med andre ord er vi allerede på god veg mot en halvering. En slik sammenlikning blir likevel noe tilfeldig, da det i et relativt lite land som Norge må påregnes en betydelig prosentvis endring i drepte fra år til år. Valg av utgangsåar vil derfor påvirke resultatet uforholdsmessig mye.



Foto: Steinar Svensbakken/Statens vegvesen

³ Foreløpig tall basert på utkast til rapport fra ETSC (10th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report). Endelig rapport ventes i juni 2016.

3. Tilstandsutviklingen

Vi har valgt å følge tilstandsutviklingen innenfor 19 ulike områder. Dette omfatter både **trafikanntatferd, standard på kjøretøyparken og vegstandard**. Områdene er valgt ut fra at endring i tilstand vil kunne gi viktige bidrag til redusert antall drepte og hardt skadde.

I tilknytning til de fleste av indikatorene er det anslått prosentvis virkning av tilstandsending (jf. grønn ramme). Anslagene er hentet fra Transportøkonomisk Institutt (TØI), og er basert på deres gjennomgang av gjennomførte undersøkelser, nasjonalt og internasjonalt.

Innenfor de fleste områdene er det satt tilstandsmål for 2018, og ambisjonsnivået er satt slik at dersom alle målene nås, kan vi forvente å være omtrent i rute i forhold til etappemålet for 2024. Den samlede størrelsen på bidraget fra de enkelte områdene vil være svært forskjellige. Klart størst reduksjon i drepte og hardt skadde får vi dersom tilstandsmålet for økt overholdelse av fartsgrensene blir nådd.

3.1 Tilstandsmål som i hovedsak nås ved hjelp av trafikanntrettede tiltak

3.1.1 Bruk av bilbelte og sikring av barn i bil

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det satt opp følgende mål for bruk av bilbelte og sikring av barn i bil:

Innen 2018 skal:

- 96 prosent av alle førere og passasjerer i lette biler innenfor tettbygd strøk bruke bilbelte
- 98 prosent av alle førere og passasjerer i lette biler utenfor tettbygd strøk bruke bilbelte.
- 90 prosent av alle førere av tunge kjøretøyer bruke bilbelte.
- 60 prosent av alle barn i alderen 1 – 3 år være sikret bakovervendt i bil.
- 60 prosent av alle barn i alderen 4 – 7 år være riktig sikret i bil.

Bruk av bilbelte i lette biler

Bruk av bilbelte blant førere og forsetepassasjerer i lette biler reduserer risikoen for å bli drept eller skadd med 60 prosent. Tilsvarende reduserer bruk av bilbelte blant baksetepassasjerer risikoen for å bli drept eller skadd med 44 prosent.

(TØI: Trafikksikkerhetshåndboka. 2015)

Registrering av tilstand

Statens vegvesen gjennomfører hvert år i april en registrering av bilbeltebruk i lette biler. Registreringene gir resultater for bilbeltebruken innenfor og utenfor tettbygd strøk. Tellepunktene og registreringsperiodene er faste fra år til år. Det gjennomføres

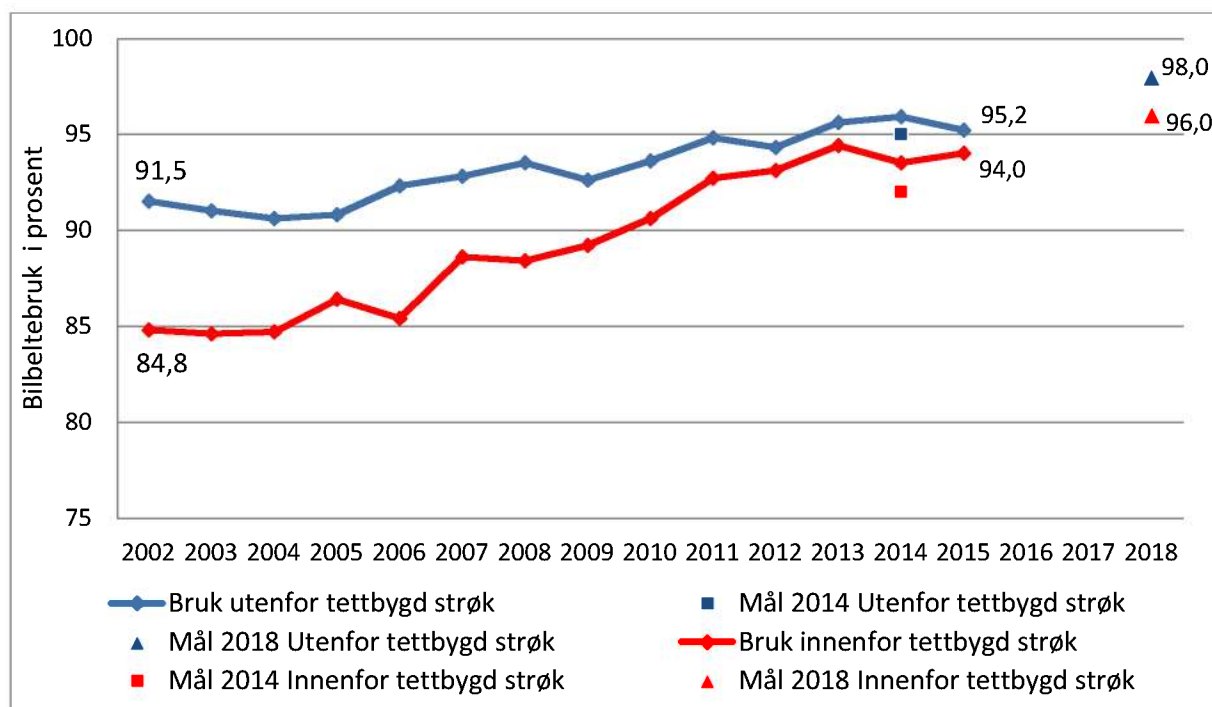
registreringer i alle landets fylker, og det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, der det tas hensyn til trafikkarbeidet i det enkelte fylket.

Registreringene gjennomføres ved at bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer observeres mens kjøretøyene passerer i normal kjørefart. Mål og resultater gjelder samlet bilbeltebruk, der også baksetepassasjerer er medregnet. Bilbeltebruk i baksetet inngår ikke lenger i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser. Ved beregning av resultat legges derfor til grunn at forskjellen mellom beltebruk i forsete og baksete er den samme som i perioden 2001–2004.

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

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.1 viser utviklingen i bilbeltebruk i lette biler i perioden 2002–2015, samt fastsatte mål for 2014 og 2018.



Figur 3.1 Bilbeltebruk i lette biler – registrert tilstand og mål

Figuren viser at vi fra 2004 til 2013 hadde en klart positiv trend, med økt bilbeltebruk. I samme periode ble også forskjellen mellom bilbeltebruken *innenfor* og *utenfor* tettbygd strøk redusert kraftig.

Resultatene for 2014 og 2015 ligger omtrent på samme nivå som resultatene fra 2013. Fra 2014 til 2015 er det riktig nok registrert en nedgang i bilbeltebruken *utenfor* tettbygd strøk,

og en tilsvarende økning *innenfor* tettbygd strøk. Det er imidlertid relativt små endringer og dette kan i stor grad skyldes tilfeldigheter.

Figuren viser at målene for bilbeltebruk i 2014 ble nådd med god margin. Sett i lys av resultatene for 2015 framstår likevel målet om 98 prosent bilbeltebruk *utenfor* tettbygd strøk i 2018 som svært ambisiøst. Målet om 96 prosent bilbeltebruk *innenfor* tettbygd strøk er sannsynligvis noe lettere å nå.

Tabell 3.1 viser gjennomsnittlig resultat for årene 2012–2015 fordelt på regioner. Innenfor tettbygd strøk skiller Region øst seg ut med lavest bilbeltebruk. Utenfor tettbygd strøk er bilbeltebruken høyere i Region vest enn i de andre regionene. Valg av registreringspunkter kan ha noe betydning for resultatet, men det er grunn til å anta at hovedbildet i tabell 3.1 viser reelle forskjeller mellom regionene.

Tabell 3.1 Gjennomsnittlig bilbeltebruk i de ulike regionene i perioden 2012–2015

	Innenfor tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk
Region øst (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland)	90,9 %	94,6 %
Region sør (Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder)	95,5 %	95,0 %
Region vest (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane)	95,5 %	97,5 %
Region midt (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag)	95,8 %	95,5 %
Region nord (Nordland, Troms og Finnmark)	93,3 %	94,2 %

Kontrollstatistikken til politiet og Statens vegvesen understøtter at bilbeltebruken er økende, i og med at en stadig mindre andel av de som blir kontrollert blir ilagt gebyr for manglende bruk av bilbelte.

Resultater fra Statens vegvesen sine ulykkesanalysegrupper (UAG) bidrar til å utdype bildet ytterligere. Tabell 3.2 viser at 37 prosent av de som omkom i bil i 2015 ikke brukte bilbelte. Andelen er redusert noe de senere årene, fra et gjennomsnitt på 44 prosent i perioden 2005–2010. Imidlertid er den samlede bilbeltebruken (innenfor og utenfor tettbygd strøk) økt fra 89,5 prosent i 2005 til nær 95 prosent i 2015. Når hele 37 prosent av de omkomne i bil er blant de fem prosentene som ikke bruker bilbelte, skyldes det at de som ikke bruker bilbelte ofte har en betydelig mer risikopreget atferd i trafikken, f.eks gjennom høy fart og/eller rus.

Tabell 3.2 Utvikling i andel av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte (tall fra UAG)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Andel av de omkomne i bil som ikke brukte bilbelte	44 %	41 %	47 %	41 %	44 %	46 %	35 %	41 %	33 %	36 %	37 %

Bruk av bilbelte i tunge kjøretøyer

Bruk av bilbelte blant førere av tunge kjøretøyer reduserer risikoen for å bli drept eller hardt skadd med 45 prosent.

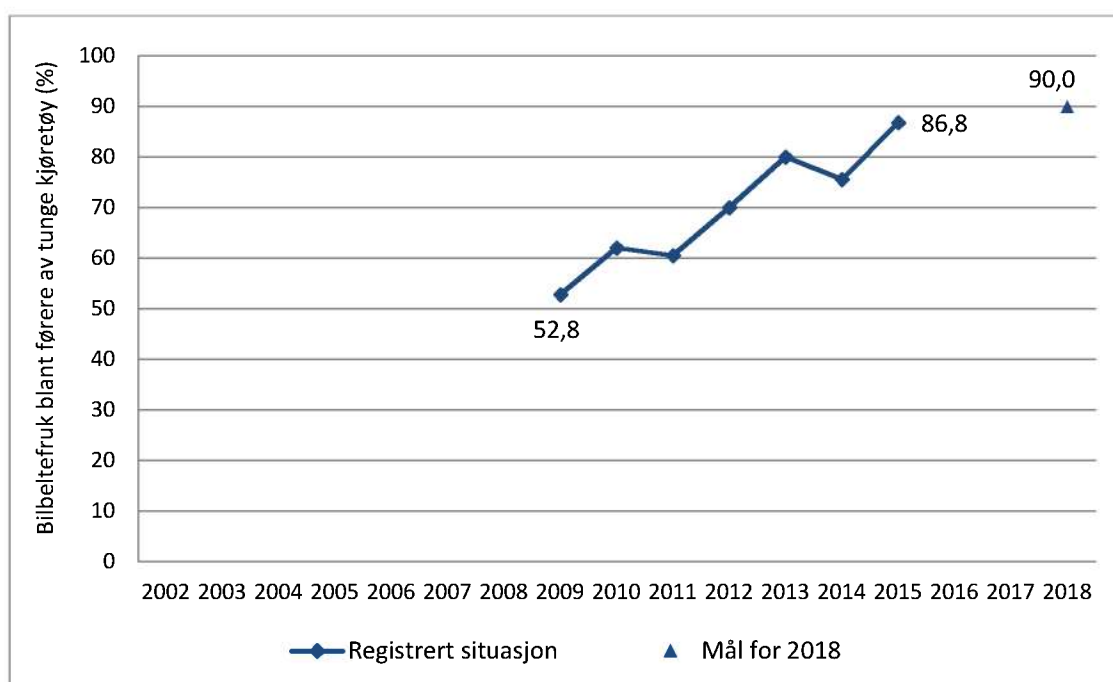
(TØI: Arbeidsdokument til arbeidet med NTP 2018–2029)

Registrering av tilstand

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

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.2 viser utviklingen i bilbeltebruk blant førere av tunge kjøretøyer i perioden 2009–2015, samt fastsatt mål for 2018.



Figur 3.2 Bilbeltebruk blant førere av tunge kjøretøy – registrert tilstand og mål

Figuren viser at det har vært en vedvarende kraftig økning i bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer; fra 52,8 prosent da registreringene startet i 2009 til 86,8 prosent i 2015. Resultatet for 2015 er hele 11,2 prosentpoeng høyere enn i 2014, og viser at nedgangen fra 2013 til 2014 ikke var starten på en negativ trend.

Det er ingen tvil om at det de senere årene har skjedd en klar holdningsendring blant førere av tunge kjøretøyer og deres arbeidsgivere. Vi har allerede i 2015 kommet opp på et nivå som ligger rett i underkant av målet for 2018.



Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

Bakovervendt sikring i bil av barn i alderen 1-3 år

Bakovervendt sikring av barn mellom 1 og 3 år forventes å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd med 35 prosent.

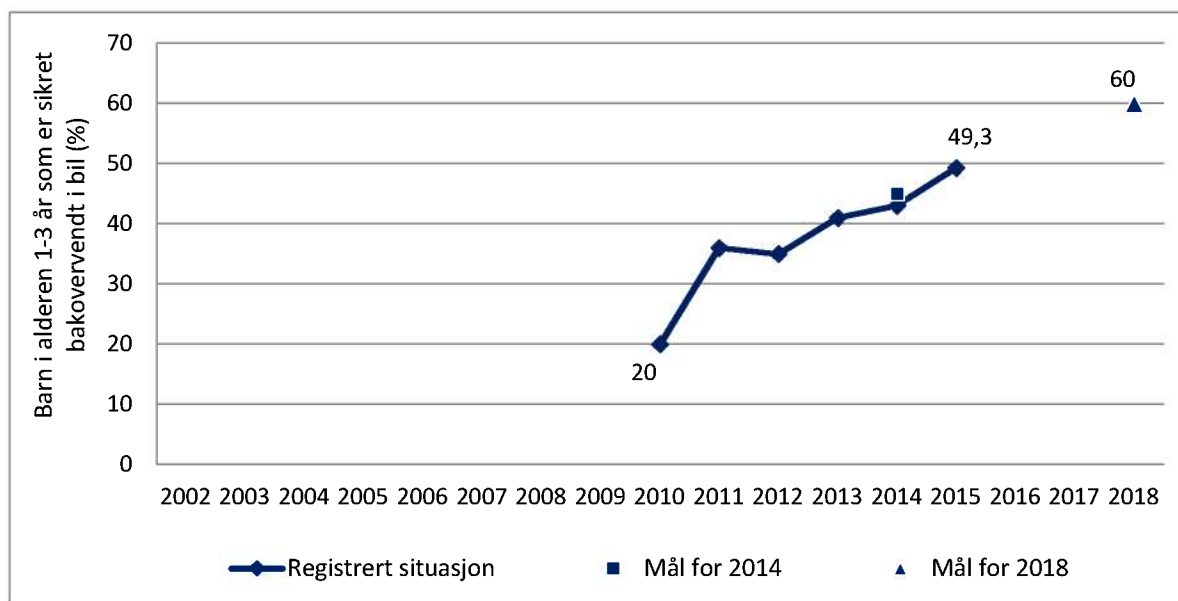
(TØI: Arbeidsdokument til arbeidet med NTP 2018-2029)

Registrering av tilstand

Det anbefales at barn i bil sitter bakovervendt så lenge som mulig, helst til de minst har fylt 4 år⁴. Trygg Trafikk og IF Skadeforsikring gjennomfører hvert år en tilstandsundersøkelse som viser andel barn i alderen 1-3 år som sikres bakovervendt. Fra og med 2015 utføres registreringen i samarbeid med Utrykningspolitiet. Registreringene foretas i hovedsak utenfor barnehager og skoler, og omfatter alle landets fylker.

⁴ Politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk: Sikring av barn i bil (brosjyre).

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål



Figur 3.3 Barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil – registrert tilstand og mål

Fra registreringene startet i 2010 har andelen barn i alderen 1–3 år som sikres bakovervendt økt fra 20 prosent til 49,3 prosent. Resultatet for 2015 viser at vi er på rett kurs i forhold til en målsetting om at 60 prosent av barna i den aktuelle aldersgruppen skal være sikret bakovervendt i 2018.

Resultatet for 2015 viser at andelen som sikres bakovervendt blir lavere med økende alder. 87 prosent av 1-åringene satt bakovervendt, mens andelen var 54 prosent blant 2-åringene og 23 prosent blant 3-åringene. Sammenliknet med 2014 har økningen i bakovervendt sikring vært størst blant 3-åringene.

Riktig sikring i bil av alle barn fra 4–7 år

Registrering av tilstand

Mange velger for tidlig å bytte ut barnas beltestol med bilpute, eller kun sikre dem med ordinært bilbelte. Det anbefales imidlertid at barn i alderen 4–7 år bruker beltestol som har rygg og beskyttelse på sidene av hodet. Bilpute er godkjent, men gir langt dårligere sikkerhet, særlig ved sidekollisjoner.

Registreringer utført av Statens vegvesen i 2012 viser at kun 40 prosent av alle barn i bil i alderen 4–7 år er optimalt sikret. Med dette som utgangspunkt ble det satt som mål at andelen skulle økes til 60 prosent innen 2018.

Registreringene i 2012 vil ikke bli fulgt opp med sammenliknbare registreringer. Trygg Trafikk vil i planperioden 2014–2017 gjennomføre registreringer av sikring av barn i alderen

4–7 år, men uten like strenge kriterier som i undersøkelsen fra 2012. Dette vil gi grunnlag for å sette et tilstandsmål for 2022 i tiltaksplanen for 2018–2021.

3.1.2 Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det satt opp følgende mål for bruk av sikkerhetsutstyr blant gående og syklende:

Innen 2018 skal:

- 90 prosent av alle barn under 12 år bruke sykkelhjelm.
- 60 prosent av alle ungdommer og voksne fra og med fylte 12 år bruke sykkelhjelm.
- 40 prosent av alle voksne fotgjengere bruke refleks i mørket når de ferdes på belyst veg i byer og tettsteder.
- 60 prosent av alle voksne fotgjengere bruke refleks i mørket når de ferdes på belyst landeveg.

Bruk av sykkelhjelm

Bruk av sykkelhjelm blant voksne reduserer risikoen for hode-, nakke- og ansiktsskader med 12 prosent. Andel skadde syklister med skader i hode-, nakke og ansikt ligger på rundt 25 prosent. Totalt gir dermed bruk av sykkelhjelm om lag 3 prosent redusert risiko for å bli drept eller hardt skadd. Det foreligger ikke noe godt empirisk grunnlag for å tallfeste effekten av hjelmbruk blant barn.

(TØI: Arbeidsdokument til arbeidet med NTP 2018–2029)

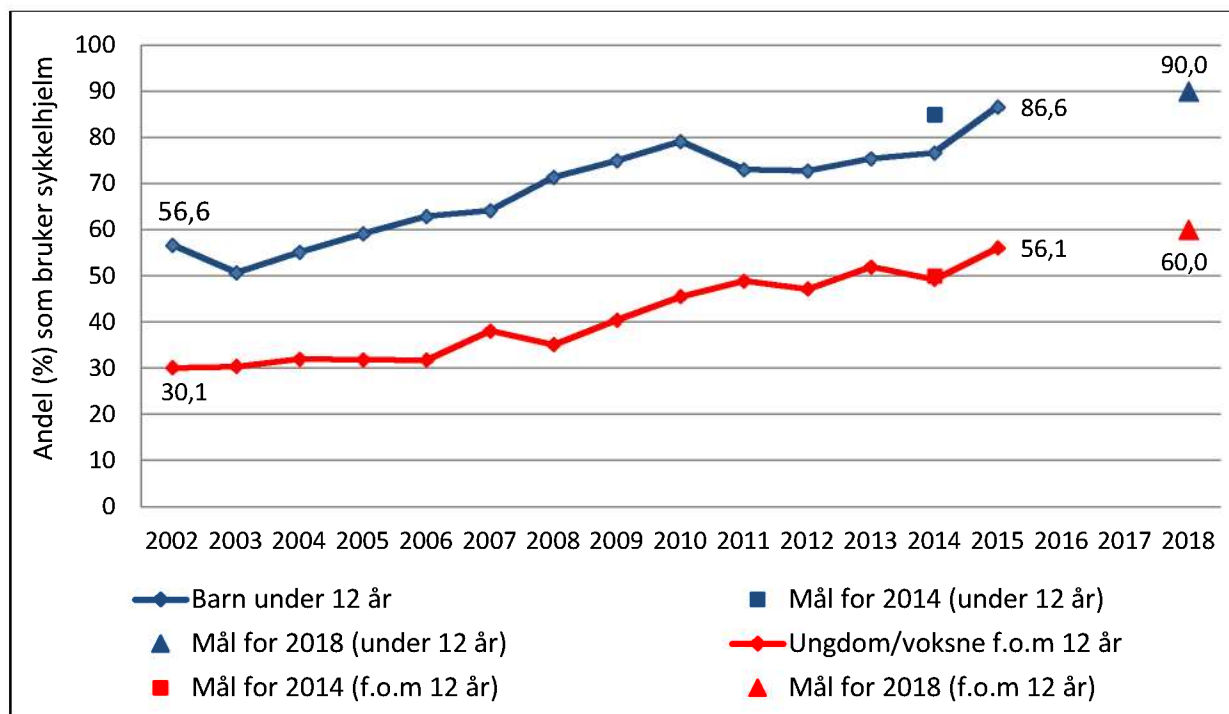
Registrering av tilstand

Statens vegvesen gjennomfører i første halvdel av juni hvert år en registrering av sykkelhjelmbruk. Registreringene omfatter tre ulike aldersgrupper, under 12 år, 12–17 år og over 17 år. I målformuleringene har vi valgt å slå sammen aldersgruppene 12–17 år og over 17 år.

Tellepunktene er faste fra år til år og er fordelt på alle landets fylker. I det enkelte tellepunktet brukes samme tidsintervall hvert år. Det samlede resultatet for landet framkommer gjennom en vekting, som er basert på en grov antakelse av syklet distanse i de ulike delene av landet.

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.4 viser utviklingen i bruk av sykkelhjelm i perioden 2002–2015, og fastsatte mål for 2014 og 2018.



Figur 3.4 Bruk av sykkelhjelm – registrert tilstand og mål

Figuren viser at hjelmbruken blant barn under 12 år økte kraftig fra 2003 til 2010, for deretter å ligge relativt stabilt på rundt 75 prosent fram til 2014. Fra 2014 til 2015 var det igjen en solid økning, med rundt 10 prosentpoeng. Resultatet for 2015 ligger nært opp til målet om 90 prosent hjelmbruk i 2018.

Hjelmbruken blant ungdom/voksne over 12 år lå stabilt på rundt 30 prosent i perioden 2002–2006. Etter 2006 har trenden vært positiv, og resultatet for 2015 viser at målet om 60 prosent hjelmbruk i 2018 bør være oppnåelig. Tilstandsundersøkelsene viser at aldersgruppen 12–17 år har vesentlig lavere hjelmbruk enn de over 17. I 2015 brukte i overkant av 38 prosent av syklistene i denne aldersgruppen hjelm.

Tilstandsregistreringene viser høyere hjelmbruk hos jenter enn gutter blant barn under 12 år og blant ungdom i aldersgruppen 12–17 år. Hos voksne over 17 år er hjelmbruken høyere blant menn enn blant kvinner. Dersom vi slår alle aldersgruppene sammen, var det i 2015 59,1 prosent hjelmbruk, både blant kvinner og menn.



Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

Bruk av fotgjengerrefleks

Det er anslått at bruk av fotgjengerrefleks reduserer risikoen for å bli drept eller hardt skadd med 30 prosent i tettbygd strøk og med 50 prosent på landeveg.

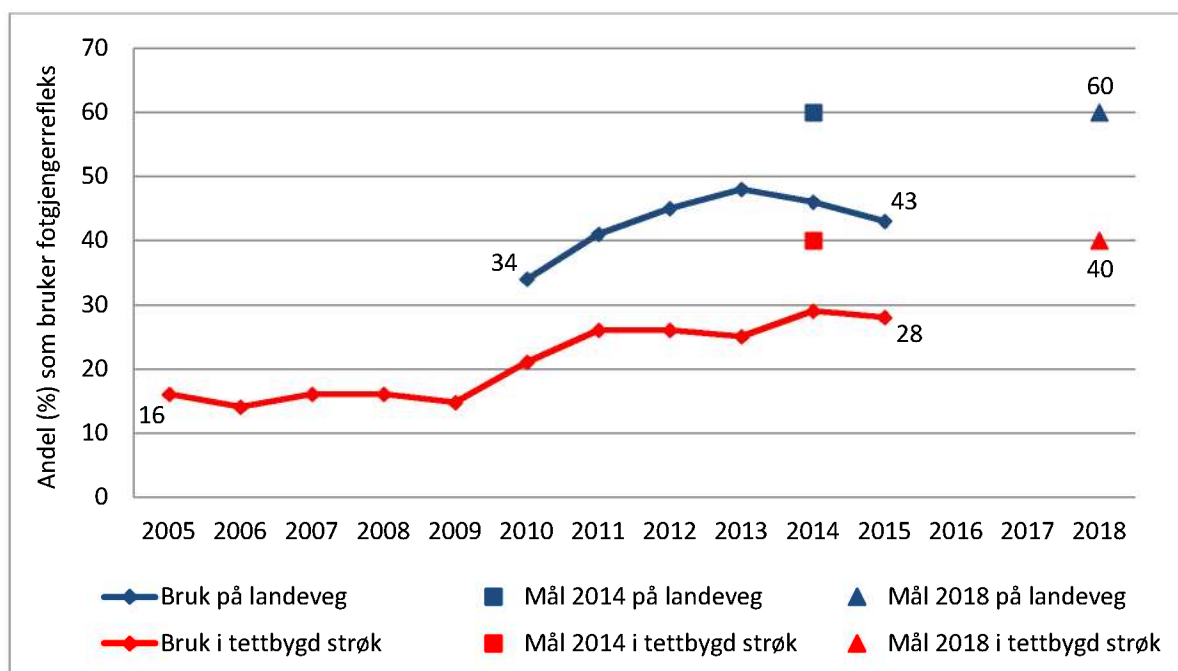
(TØI: Arbeidsdokument til arbeidet med NTP 2018–2029)

Registrering av tilstand

Trygg Trafikk gjennomfører årlige registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere i november. Registreringene gjøres på belyst veg i mørke, og omfatter tellepunkter i alle fylker. Det er skilt mellom refleksbruk i tettbygd strøk og på landeveg. Joggere inngår ikke i registreringen.

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.5 viser utviklingen i bruk av fotgjengerrefleks i perioden 2005–2015. Fra 2010 vises refleksbruk både på landeveg og i tettbygd strøk.



Figur 3.5 Bruk av fotgjengerrefleks - registrert tilstand og mål

Figuren viser en klar økning i refleksbruken på landeveg fra registreringene startet i 2010 og fram til 2013, men dette er etterfulgt av en nedgang de siste to årene. Når det gjelder refleksbruken i tettbygd strøk, kan det se ut som at andelen har stabilisert seg på i underkant av 30 prosent.

Resultatene fra 2015 viste at refleksbruken var lavest i Agder-fylkene, Sør-Trøndelag og Oslo og høyest i Oppland, Sogn og Fjordane og Finnmark.

I arbeidet med tiltaksplanen for 2014–2017 innså vi at målene for 2014 i den foregående tiltaksplanen hadde vært for ambisiøse, og at de på langt nær ville bli nådd. Vi valgte derfor å videreføre 2014-målene til 2018. Utviklingen de siste to årene har ikke beveget oss nærmere målene. Dersom vi skal nå 60 prosent refleksbruk på landeveg og 40 prosent refleksbruk i tettbygd strøk innen 2018, kreves et relativt kraftig trendbrudd.



Foto: Helge Rong/Statens vegvesen

3.1.3 Omfanget av ruspåvirket kjøring

Ved inngangen til planperioden 2014–2017 vurderte vi kunnskapen om omfanget av ruspåvirket kjøring som mangelfull, og at det ikke var grunnlag for å fastsette et tilstandsmål for 2018. Omfanget av ruspåvirket kjøring er likevel en svært viktig indikator i trafikk-sikkerhetsarbeidet, med stor relevans til utviklingen i drepte og hardt skadde. I tiltaksplanen for 2014–2017 står det derfor at:

- Vi vil følge tilstandsutviklingen med hensyn til andel av trafikkarbeidet som utføres av ruspåvirkede førere.

Det er ønskelig at det i planperioden 2014–2017 etableres et tilstrekkelig faglig grunnlag til at det i tiltaksplanen for perioden 2018–2021 kan settes et mål for framtidig tilstands-utvikling.

Registrering av tilstand

Hvert av årene 2014 og 2015 er det gjennomført to kontrolluker (uke 23 og uke 50) med fokus på ruspåvirket kjøring. Andelen av de kontrollerte som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring disse ukene var 0,48 prosent i 2014 og 0,45 prosent i 2015. Dette omfatter både alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler.

Utrykningspolitiet gjennomførte i 2015 en egen vegkantundersøkelse med fokus på alkohol, der 55 000 førere ble kontrollert. 0,17 prosent av førerne ble anmeldt for alkoholpåvirket kjøring.

Hvert år blir i underkant av 10 000 førere anmeldt med mistanke om kjøring i påvirket tilstand. Det har vært en klar utvikling de senere årene i retning av at færre førere blir anmeldt for alkoholpåvirket kjøring, mens flere blir anmeldt for kjøring under påvirkning av andre rusmidler. Dette kan skyldes en faktisk endring i trafikkbildet, men det kan også ha betydning at politiet har blitt flinkere til å avdekke førere som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol, og at det i 2012 ble innført faste nedre straffbarhetsgrenser for påvirkning av totalt 20 ulike stoffer, blant annet cannabis, amfetamin og kokain.

Folkehelseinstituttet har (i samarbeid med politiet) gjennomført flere større vegkantundersøkelser der utvelgelsen av førere har vært tilfeldig, og der prøvene behandles anonymt (Østlandet 2005/2006, ulike deler av landet i 2008/2009 og Finnmark 2014/2015). Basert på vegkantundersøkelsen i 2008/2009 er det beregnet at omfanget av kjøring med rus tilsvarende 0,2 promille alkohol er⁵:

- Alkohol 0,2 prosent
- Narkotika 0,6 prosent
- Trafikkfarlige legemidler 1,3 prosent

Det er igangsatt en ny vegkantundersøkelse som vil pågå i 2016 og 2017, der 5 000 førere vil bli testet.

Gjennomførte undersøkelser og resultatene fra den pågående vegkantundersøkelsen vil gi et grunnlag for å sette et tilstandsmål for redusert omfang av ruspåvirket kjøring i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*.

Resultater fra Statens vegvesen sine ulykkesanalysegrupper (UAG) viser at ruspåvirket kjøring har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 21 prosent av dødsulykkene i perioden 2005–2015. Tabell 3.3 viser at andelen har variert en del fra år til år, men det er ingen klar tendens til hvilken veg utviklingen går over tid. I 2015 lå andelen på 22 prosent.

Tabell 3.3 Utvikling i andel av dødsulykkene der rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Andel av dødsul. der rus har vært en sanns. medvirkende faktor	23 %	15 %	21%	27 %	23 %	21 %	20 %	24 %	16 %	21 %	22 %

En sammenstilling av tall fra UAG for perioden 2005–2013 viser stor variasjon over døgnet og over uka. Kjøring under påvirkning av rus var en sannsynlig medvirkende årsak i:

- 13 prosent av dødsulykkene som skjedde mellom kl 06.00 og midnatt.
- 49 prosent av dødsulykkene som skjedde mellom midnatt og 06.00 mandag – fredag.
- 66 prosent av dødsulykkene som skjedde mellom midnatt og 06.00 lørdag og søndag.

⁵ Hallvard Gjerde m.fl: Norwegian Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers (2008–2009) (Artikkel i Traffic Injury Prevention).

3.1.4 Overholdelse av fartsgrenser

Når det gjelder overholdelse av fartsgrenser ble det i tiltaksplanen for 2014–2017 fokusert på et langsiktig mål for 2024:

- Innen 2024 skal 85 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Det er beregnet at dersom vi skal være på rett kurs mot målet for 2024, bør om lag 72 prosent overholde fartsgrensene innen 2018.

Vi kan forvente at dersom gjennomsnittsfarten på en strekning:

- Utenfor tettbygd strøk reduseres fra 85 km/t til 80 km/t så vil antall drepte bli redusert med 24 prosent og antall hardt skadde bli redusert med 19 prosent.
- Innenfor tettbygd strøk reduseres fra 50 km/t til 45 km/t så vil antall drepte bli redusert med 27 prosent og antall hardt skadde bli redusert med 19 prosent.

(Beregninger med utgangspunkt i «potensmodellen» beskrevet i TØI rapport 1034/2009)



Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

Registrering av tilstand

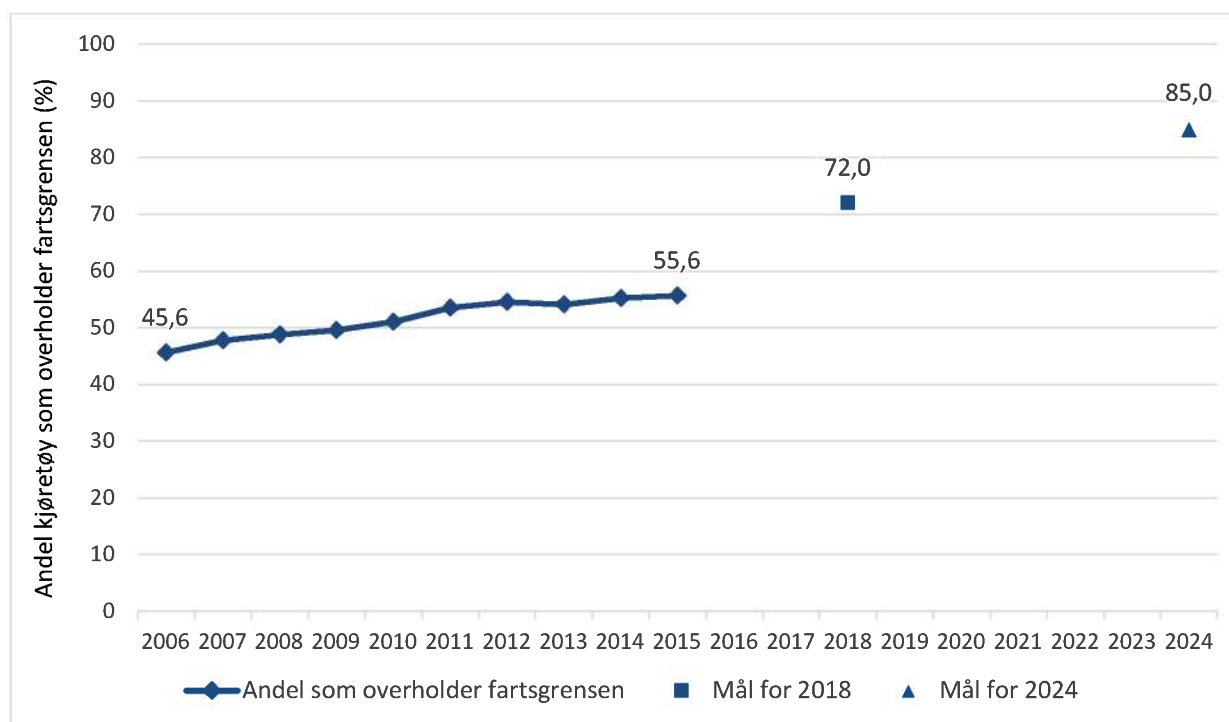
Fartsutviklingen måles gjennom kontinuerlige registreringer hele året fra om lag 50 ulike målepunkter. Disse er faste fra år til år, og fartsvalget her skal i all hovedsak ikke være påvirket av vegens kurvatur, aktivitet på vegens sidearealer eller kjøproblemer. Utvalget omfatter målepunkter både på riksveger og fylkesveger, og alle landets regioner er godt representert.

Registreringene omfatter veger med alle fartsgrenser fra og med 50 km/t til og med 100 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 veg med denne fartsgrensen.

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.6 viser utvikling i andel førere som overholder fartsgrensen i perioden 2006–2015, samt mål for 2024 og delmål for 2018. Figuren viser at andelen som overholder fartsgrensen har økt med ti prosentpoeng de siste ti årene. Men denne økningen er langt fra nok til at vi kan hevde å være på rett kurs mot målene om 72 prosent overholdelse i 2018 og 85 prosent overholdelse i 2024. Målene er svært ambisiøse, og det er tvilsomt om de vil bli nådd uten en kraftig økt innsats til tiltak for å øke respekten for fartsgrensene.

Det er likevel viktig å presisere at sammenhengen mellom redusert fart og redusert antall ulykker er svært godt dokumentert, og det er ingen tvil om at den økte overholdelsen av fartsgrensene i perioden 2006–2015 har gitt et viktig bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde.

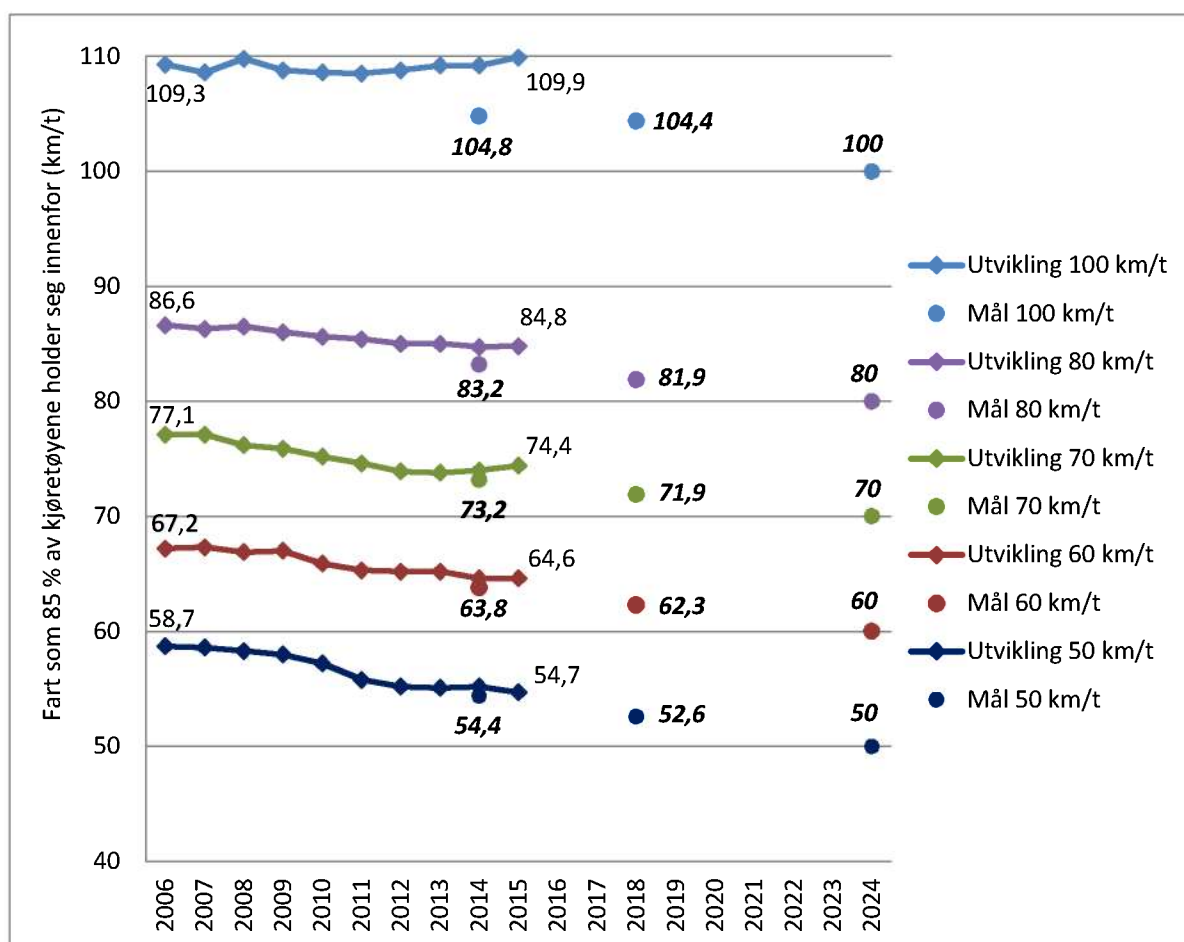


Figur 3.6 Overholdelse av fartsgrensene – registrert tilstand og mål

Det er også sett på andelen som overholder fartsgrensene innenfor de ulike fartsgrensenivåene. For fartsgrense 100 km/t var det under 45 prosent av kjøretøyene som overholdt fartsgrensen i 2015. For fartsgrensenivåene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t lå overholdelsen på mellom 50 prosent og 60 prosent.

I figur 3.7 har vi vist utvikling i hastigheten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor, fordelt på ulike fartsgrensenivåer. Fartsgrensene 30 km/t, 40 km/t og 110 km/t er ikke med i figuren da de ikke inngår i grunnlaget for tilstandsmålet. Fartsgrense 90 km/t er også utelatt. Dette fordi det er få registreringspunkter med denne fartsgrensen, hvilket betyr at vi kan få uforholdsmessig store svingninger fra år til år, uten at dette nødvendigvis gir et godt bilde av den reelle fartsutviklingen.

Figuren viser også mål for 2014 som er hentet fra tiltaksplanen for 2010–2013. I tillegg vises hva situasjonen i 2018 bør være dersom vi skal være på rett kurs mot målet for 2024. I 2024 skal farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor være lik fartsgrensen i de ulike fartsgrensenivåene.



Figur 3.7 Fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer

Figuren viser at hovedbildet for fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km og 80 km/t er at det var en klart positiv utvikling fram til 2012, men at den positive utviklingen har bremset opp

de siste tre årene. For fartsgrense 70 km/t har trenden snudd og farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor er økende. Veger med fartsgrense 100 km/t skiller seg ut fra de andre fartsgrensenivåene, ved at farten som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor har vært noenlunde konstant siden 2006.

En framskriving av utviklingen de siste årene viser at delmålene for 2018 og målene for 2024 bare kan nås dersom vi får et klart trendbrudd.

Resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) bidrar til å utdype bildet av fartsutviklingen. Tabell 3.4 viser utviklingen i andelen av dødsulykker der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor. Vi ser at utviklingen samsvarer relativt godt med resultatene vist i figurene 3.6 og 3.7. Fra 2005 til 2008 lå andelen stabilt på rundt 50 prosent. I perioden 2008 til 2012 gikk andelen dødsulykker med høy fart som medvirkende faktor kraftig ned – til 28 prosent i 2012. Resultatene etter 2012 spriker i ulik retning, men dersom vi velger å forholde oss til resultatene for 2013 og 2015, er det nærliggende å anta at den positive utviklingen har stoppet opp.

Tabell 3.4 – Utvikling i andel av dødsulykkene der høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor (tall fra UAG)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Andel av dødsul. der høy fart har vært en sanns. medvirk. faktor	49 %	49 %	52 %	51 %	46 %	41 %	35 %	28 %	35 %	23 %	34 %

3.2 Tilstandsmål for kjøretøyparken

3.2.1 Lette kjøretøyer

I tiltaksplanen for 2014–2017 legges det opp til å følge tilstanden for lette kjøretøyer innenfor to områder:

- Innen 2018 skal 92 prosent av trafikkarbeidet med lette kjøretøyer utføres med biler som har oppnådd fire eller fem stjerner i EuroNCAP sine kollisjonstester.
- Vi vil følge utviklingen når det gjelder andel lette kjøretøyer som blir godkjent ved periodisk kjøretøykontroll uten at det er registrert feil som krever etterkontroll (2er feil) eller som kvalifiserer til kjøreforbud (3er feil).

Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har oppnådd fire eller fem EuroNCAP stjerner

Vi kan forvente at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er:

- Om lag 13 prosent lavere dersom bilen har fem EuroNCAP stjerner (voksnes sikkerhet) sammenliknet med om den har to eller tre stjerner.
- 9 – 10 prosent lavere dersom bilen har fire EuroNCAP stjerner (voksnes sikkerhet) sammenliknet med om den har to eller tre stjerner.

(TØI: Arbeidsdokument til arbeidet med NTP 2018–2029)

Registrering av tilstand

Det felles europeiske testprogrammet European New Car Assessment Program (EuroNCAP) utfører kollisjonstester av nye biler og tildeler dem poeng etter hvor godt de beskytter mot skader ved ulykker. Poengene gis i form av stjerner, der fem stjerner er høyeste verdi og én stjerne er laveste. Testprogrammet omfatter fire ulike områder; voksnes sikkerhet i bil (front- og sidekollisjonstester), barns sikkerhet i bil, fotgjengeres sikkerhet og førerstøttesystemer. Tilstandsmålet i tiltaksplanen gjelder voksnes sikkerhet i bil.

Statens vegvesen utarbeider årlig en oversikt over sikkerhetsstandarden til de 100 mest solgte bilmodellene, antallet solgte biler av disse modellene og utviklingen over tid⁶. Datamaterialet er hentet fra statistikken til Opplysningsråden for veitrafikken over salg av nye biler, EuroNCAP sine hjemmesider, Folksams hjemmesider og hjemmesidene til forhandlerne av de ulike bilmerkene.

Oversikten fra Statens vegvesen gir, sammen med data om kjøretøyparkens utskiftingstakt og kunnskap om hvordan årlig kjørelengde varierer over bilens levetid, grunnlag for å regne

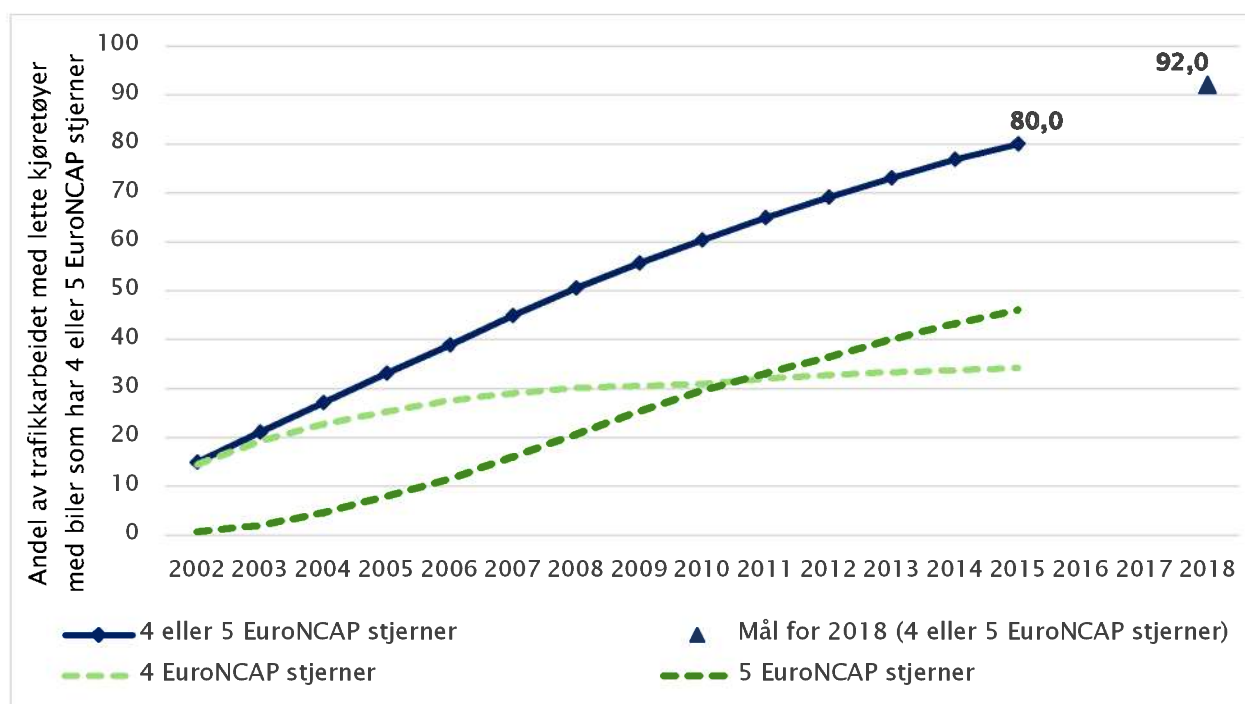
⁶ Statens vegvesen 2016: *Sikre biler 2015. Årlig oversikt over antallet solgte nye personbiler av de 100 mest solgte bilmodellene.*

ut andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har fått fire eller fem EuroNCAP stjerner med hensyn til voksnes sikkerhet.

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

Figur 3.8 viser TØI sine beregninger av utviklingen i andel av trafikkarbeidet som utføres av biler som har oppnådd fire eller fem stjerner i EuroNCAP sine kollisjonstester med hensyn til voksnes sikkerhet. Figuren viser at kjøretøyparken blir stadig sikrere. I 2015 ble 80 prosent av trafikkarbeidet utført med biler som hadde fire eller fem EuroNCAP-stjerner (34 prosent med fire stjerner og 46 prosent med fem stjerner).

Målet for 2018 er at andelen skal øke til 92 prosent. Målet ble satt med utgangspunkt i tilstanden som ble beregnet for 2012. Det ble lagt til grunn at målet ville bli nådd under forutsetning av at vi fikk en trendframskriving av de siste årenes utvikling. Figuren viser en svak negativ krumning på resultatkurven. Til tross for at nesten alle nye biler de siste årene har fire eller fem EuroNCAP-stjerner, ligger vi noe etter «skjema» for å nå tilstandsmålet for 2018. Dette skyldes at eldre biler kjøres lenger enn det som tidligere var lagt inn i modellen, og at denne derfor er justert uten at tidligere års beregninger er endret. En trendframskriving med utgangspunkt i det vi vet i dag viser at det ligger an til at 88 prosent av trafikkarbeidet i 2018 vil bli utført med biler som har 4 eller 5 EuroNCAP stjerner.



Figur 3.8 Andel av trafikkarbeidet med lette kjøretøyer som utføres med biler som har 4 eller 5 EuroNCAP-stjerner (voksnes sikkerhet i bil)

Fra og med 2009 ble det innført et nytt karaktersystem i EuroNCAP, hvor det tildeles en samlet karakter (én til fem stjerner). Denne inneholder både voksnes sikkerhet i bil, barns sikkerhet i bil, fotgjengeres sikkerhet og førerstøttesystemer. I tillegg inngår en test av beskyttelse mot nakkeslengskader, samt at det er tatt hensyn til om kjøretøyene har antiskrenssystemer (ESC) og systemer for fartsbegrensning. Tabell 3.5 viser andel av nybilsalget fordelt på antall oppnådde EuroNCAP-stjerner for hvert av årene 2009–2015. Vi har både vist resultater som gjelder voksnes sikkerhet i bil (grunnlag for figur 3.8) og samlet resultat for de ulike områdene.

Tabellen viser at nesten alle biler som er solgt fra og med 2009 har fire eller fem EuroNCAP-stjerner med hensyn til voksnes sikkerhet i bil. Imidlertid har andelen solgte biler med fem EuroNCAP-stjerner holdt seg mer eller mindre uendret.

Tabell 3.5 Andel av nybilsalget fordelt på antall oppnådde EuroNCAP-stjerner

Antall stjerner	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Resultat som gjelder voksnes sikkerhet i bil							
*****	69 %	66 %	62 %	63 %	67 %	66 %	65 %
****	27 %	30 %	35 %	35 %	31 %	33 %	34 %
***	2 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Ingen score	3 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Samlet resultat (voksne + barn + fotgjengere m.m.)							
*****	42 %	50 %	65 %	77 %	89 %	93 %	92,5 %
****	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	5 %	6,5 %
***	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Ingen score	55 %	47 %	32 %	20 %	9 %	2 %	1 %

Andel lette kjøretøyer som blir godkjent ved periodisk kjøretøykontroll uten at det er registrert feil som krever etterkontroll eller som kvalifiserer til kjøreforbud

Registrering av tilstand

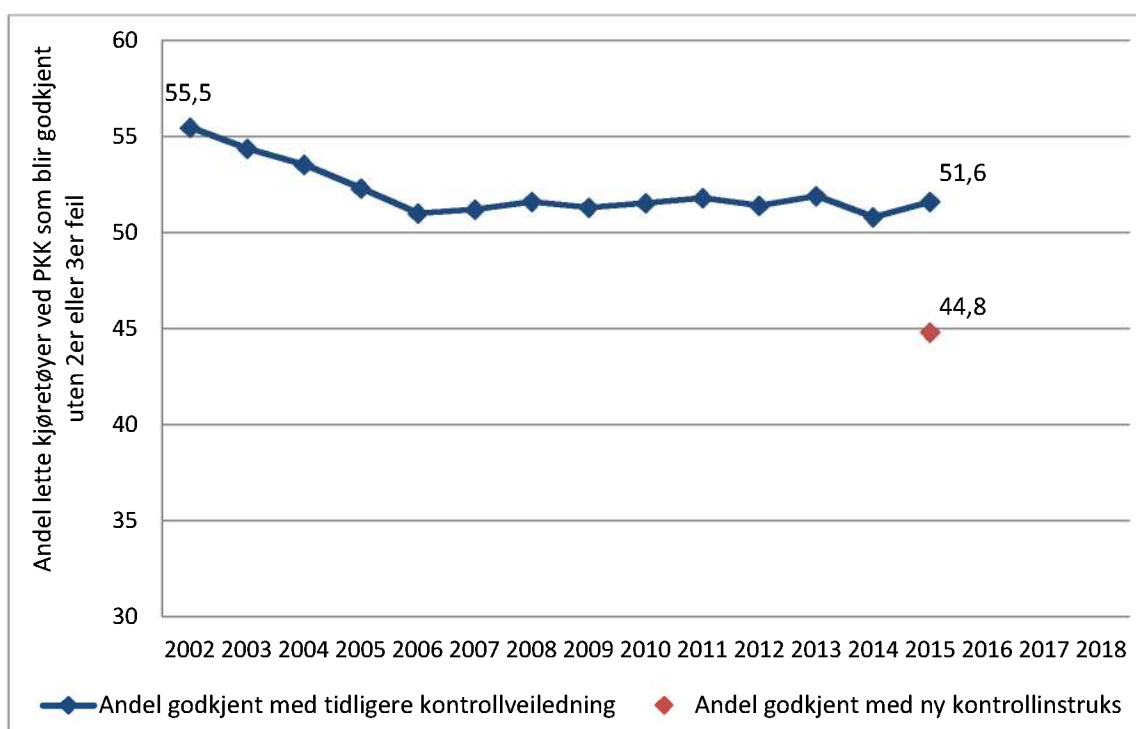
Årlig er i overkant av 1,2 mill. lette kjøretøyer inne til periodisk kjøretøykontroll (PKK). Utviklingen i andelen av kjøretøy som kan godkjennes uten at det hverken er funnet feil som kvalifiserer til kjøreforbud (3er feil) eller som krever etterkontroll (2er feil), gir en indikasjon på hvordan kjøretøyparkens tekniske tilstand utvikler seg.

Imidlertid ble det 8/6–2015 innført en ny kontrollinstruks for gjennomføring av PKK. Den nye instruksjonen følger EU-direktiv 2010/48/EU⁷, og innebærer at det er innført flere og mer konkrete kontrollpunkter. I tillegg er den nye kontrollinstruksjonen strengere enn den gamle,

⁷ Kommisjonsdirektiv 2010/48/EU av 5. juli 2010 om tilpasning til den tekniske utviklingen av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF

ved at enkelte feil som tidligere var 1er feil (*ikke krav om etterkontroll*) nå har blitt klassifisert som 2er feil (*krav om etterkontroll*). Den nye kontrollinstruksen innførte også nasjonale kontrollpunkt for elektriske biler og hybrid.

Ny kontrollinstruks medførte at andelen lette kjøretøyer som ble godkjent ved PKK uten 2er eller 3er feil sank dramatisk, fra 51,6 pst i perioden 1/1 – 3/6 2015 til 44,8 pst i perioden 8/6 – 31/12 2015. Med andre ord er ikke resultatene fra etter 8/6–2015 sammenliknbare med tidligere resultater. I figur 3.9 er dette illustrert ved at resultater fra perioden 1/1–3/6 2015 er lagt inn i kurven som viser andel godkjente kjøretøy etter tidligere kontrollveiledning, mens resultatene fra perioden 8/6–31/12 2015 inngår som starten på en ny kurve som viser andel som blir godkjent etter ny kontrollinstruks.



Figur 3.9 Andel lette kjøretøyer som blir godkjent ved periodisk kjøretøykontroll uten 2er eller 3er feil

Det er særlig innenfor tre områder godkjenningensandelen er lav. Statistikk f.o.m 8/6–2015 viser at andel godkjente var:

- 67 prosent for bremseanlegg
- 68 prosent for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 72 prosent for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

For alle de øvrige områdene var godkjenningensandelen over 90 prosent.

3.2.2 Tunge kjøretøyer

I tiltaksplanen for 2014–2017 legges det opp til å følge tilstanden for tunge kjøretøyer innenfor to områder:

- Innen 2018 skal 90 prosent av alle tunge kjøretøyer ha godkjente bremseser.
- Vi vil følge utviklingen i andel tunge kjøretøyer som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud.

Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremseser

Det kan antas at tunge kjøretøyer med godkjente bremseser er innblandet i 20 prosent færre ulykker med drepte og hardt skadde enn tunge kjøretøyer med «ikke-godkjente» bremseser.

(TØI: Arbeidsdokument 50542 Bistand til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014–2017)

Registrering av tilstand

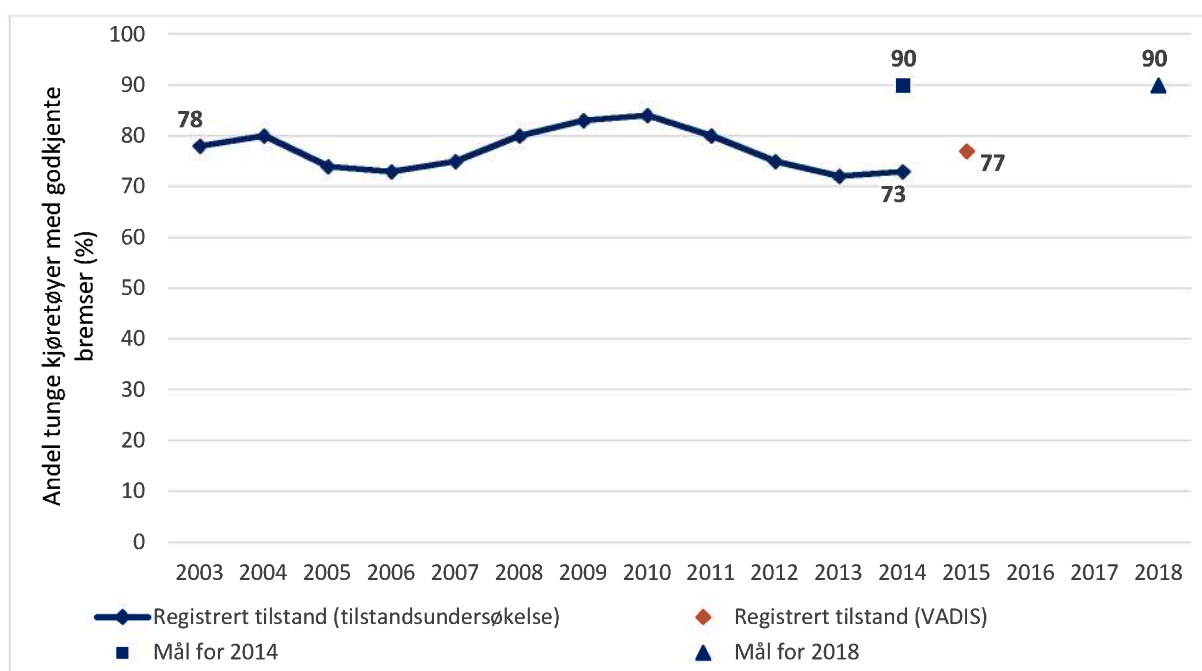
Statens vegvesen gjennomfører hvert år en registrering av andel tunge kjøretøyer med godkjente bremseser. Data til og med 2014 er hentet fra Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøyer⁸, der utvalgsriteriene er utformet slik at de skal sikre et tilfeldig utvalg av kjøretøyer som blir tatt inn til kontroll. Det foreligger ikke data fra tilstandsundersøkelsen som ble gjennomført i 2015, og det er i tillegg besluttet at dette var siste året for gjennomføring av denne undersøkelsen. Data om andel tunge kjøretøyer med godkjente bremseser vil i stedet bli hentet fra Statens vegvesen sitt nye kontrollsystem, VaDIS2.

Resultatene fra tilstandsundersøkelsen og fra VaDIS2 omfatter kontroller i alle Statens vegvesen sine fem regioner, og beregnet resultatet på nasjonalt nivå framkommer gjennom en vektning, der det tas hensyn til tungtrafikkarbeidet i den enkelte region⁹. Det er likevel usikkert i hvilken grad resultater hentet fra VaDIS2 er sammenliknbare med tidligere års resultater fra tilstandsundersøkelsen.

⁸ Tilstandsundersøkelse nr 6: Tunge kjøretøy (tekniske og administrative forhold)

⁹ Region øst: 39 %, Region sør: 21 %, Region vest: 15 %, Region midt: 15 % og Region nord: 10 %

Vurdering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål



Figur 3.10 Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremseser – registrert tilstand og mål

Figuren viser at det har vært en markant reduksjon i andelen tunge kjøretøyer med godkjente bremseser, fra 84 prosent i 2010 til 73 prosent i 2014. Grunnet usikkerhet vedrørende sammenliknbarhet, velger vi å angi en ny kurve med start fra 2015, der VaDIS2 er kilde. Det er ikke mulig å slå fast om 77 prosent tunge kjøretøyer med godkjente bremseser i VaDIS2 er en forbedring eller en forverring sammenliknet med 73 prosent godkjente bremseser i tilstandsundersøkelsen fra 2014.

Allerede ved utarbeidelse av tiltaksplanen for 2014–2017 innså vi at målet for 2014 ikke ville bli nådd. Vi valgte derfor å videreføre målet om at 90 prosent av de tunge kjøretøyene skulle ha godkjente bremseser til 2018. Det er ikke vurdert om VaDIS2 som datakilde innebærer at målet for 2018 burde vært justert.

Registreringene viser at det er betydelige forskjeller mellom Statens vegvesen sine regioner. Resultater for 2015 fra VaDIS2 viser 68 prosent med godkjente bremseser i Region øst, og mellom 78 og 89 prosent i de andre regionene. En viktig årsak til den lave andelen i Region øst er at det er en vesentlig høyere andel utenlandske kjøretøyer blant de kontrollerte her enn i de andre regionene. Utenlandske kjøretøyer er i all hovedsak trekkvogn med semitrailer, som er en kategori der andelen med godkjente bremseser er relativt lav.



Foto: Geir Brekke/Statens vegvesen

Andel tunge kjøretøyer som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud

Det kan antas at tunge kjøretøyer uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud er innblandet i 15 prosent færre ulykker med drepte og hardt skadde enn tunge kjøretøyer med feil eller mangler som kvalifiserer til bruksforbud.

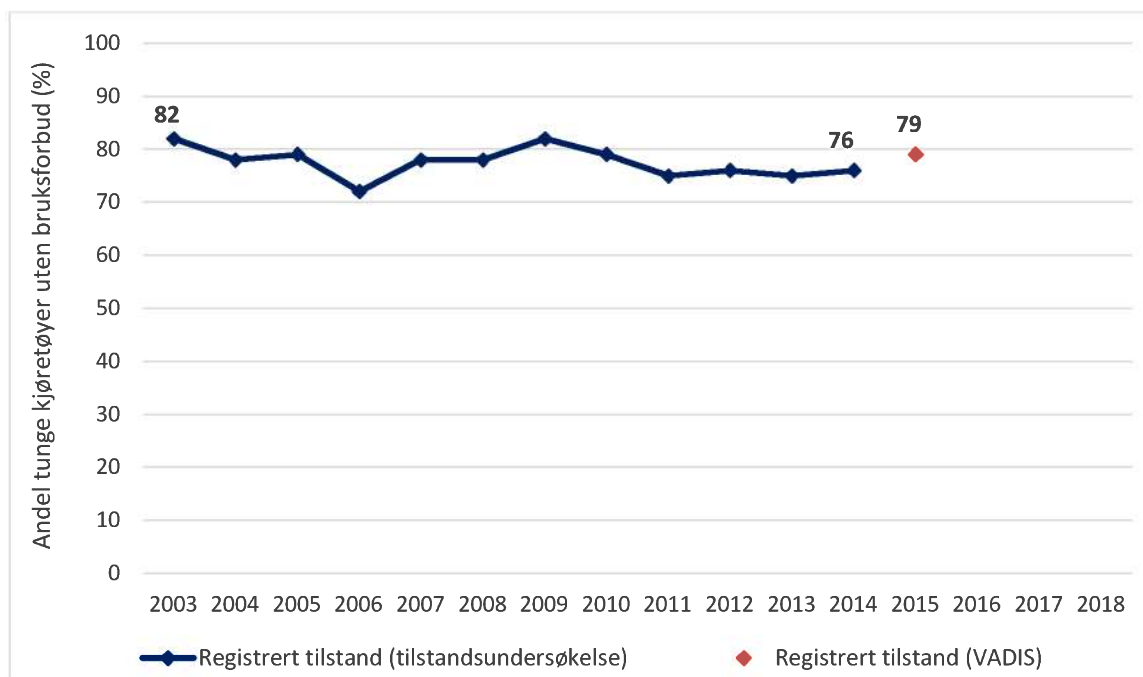
(TØI: Arbeidsdokument 50542 Bistand til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014–2017)

Registrering av tilstand

Særlig graverende feil og mangler som avdekkes ved teknisk utekontroll medfører bruksforbud, dvs at kjøretøyet holdes igjen inntil forholdet er rettet opp. Data om bruksforbud til og med 2014 er hentet fra Statens vegvesen sin tilstandsundersøkelse for tunge kjøretøyer, der forhold som bremses, vekter, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last inngår som vurderingskriterier. Det foreligger imidlertid ikke data fra tilstandsundersøkelsen som ble gjennomført i 2015, og det er i tillegg besluttet at 2015 var siste året for gjennomføring av denne undersøkelsen. Data om andel tunge kjøretøyer som er uten feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud vil i stedet bli hentet fra Statens vegvesen sitt nye kontrollsystem, VaDIS2.

Mens resultatene fra tilstandsundersøkelsen er basert på et antall kontrollerte kjøretøy som er valgt ut etter bestemte kriterier, er resultatene som hentes ut av VaDIS2 basert på det samlede antall utførte tungbilkontroller i Norge. I begge tilfeller framkommer resultatet på

nasjonalt nivå gjennom en vekting, der det tas hensyn til andelen av tungtrafikkarbeidet som foregår i den enkelte region. Det er imidlertid klart at resultater hentet fra VaDIS2 ikke uten videre er sammenliknbare med tidligere års resultater fra tilstandsundersøkelsen. I figur 3.11 velger vi å angi en ny kurve med start fra 2015, der VaDIS2 er kilde. Det er ikke mulig å slå fast om 79 prosent uten bruksforbud i VaDIS2 indikerer en forbedring eller en forverring sammenliknet med 76 prosent uten bruksforbud i tilstandsundersøkelsen fra 2014.



Figur 3.11 Andel tunge kjøretøyer som ikke gis bruksforbud

Registreringene viser at det også her er betydelige forskjeller mellom Statens vegvesen sine regioner. Resultatene for 2015 viser at andelen tunge kjøretøyer som ikke fikk bruksforbud lå på 74 prosent i Region øst, i størrelsesorden 80 prosent i regionene sør, vest og midt og 91 prosent i Region nord.

Det er også forskjeller mellom norske kjøretøyer og kjøretøyer med tilhørighet utenfor Norge. Statistikk for de 11 siste månedene i 2015 viser at det på landsbasis var 77 prosent av de utenlandske kjøretøyene som kunne kjøre videre uten bruksforbud, mens andelen for de norskregistrerte kjøretøyene lå på 82 prosent.

3.3 Tilstandsmål for vegnettet

3.3.1 Møteulykker

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det satt opp følgende mål for bygging av møtefrie veger:

- Innen 1/1–2018 skal 50 prosent av trafikkarbeidet som utføres på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veger.

Det kan antas at:

- Bygging av firefelts motorveger med midtdeler og midtrekkverk i gjennomsnitt gir 60 prosent reduksjon i drepte og hardt skadde.
- Bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger i gjennomsnitt gir 75 prosent reduksjon i drepte og 60 prosent reduksjon i hardt skadde.

(TØI rapport 1417/2015 Hvor mye kan antall drepte og hardt skadde i trafikken reduseres?)

Registrering av tilstand

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

Registrering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatte mål

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2014–2017 er det lagt til grunn at det i fireårsperioden skal bygges 248 km møtefri veg, fordelt på 107 km firefelts veg og 141 km to- og trefelts veg med midtrekkverk. Tabell 3.6 viser oppfølging av dette målet halvveis i planperioden.

Tabell 3.6 Bygging av møtefrie veger

	Mål i handlingsprogrammet for 2014–2017	Åpnet for trafikk i 2014	Åpnet for trafikk i 2015	Prosentvis mål-oppnåelse halvveis i planperioden
Antall km firefelts veg med fysiske atskilte kjørebener	107 km	63,3 km	9,3 km	67,9 %
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts veger	141 km	33,0 km	26,6 km	42,3 %
Sum – Antall km møtefri veg	248 km	96,3 km	35,9 km	53,3 %

Tabellen viser at vi per 1/1–2016 ligger noe foran «skjema» når det gjelder bygging av firefelts veger og noe etter «skjema» når det gjelder bygging av to- og trefelts veger med midtrekkverk. Samlet sett er om lag halvparten av fireårs målet for ny møtefri veg nådd

halveis i planperioden. Per 1/1-2016 er det totalt om lag 910 km møtefri veg i Norge, fordelt på om lag 610 km firefelts veg og om lag 300 km to- og trefelts veg med midtrekkverk.

Tabell 3.6 kan gi inntrykk av at vi ligger godt an til å nå målet for bygging av møtefrie veger. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at antall km firefelts veg som ble åpnet for trafikk i 2014 var ekstraordinært høyt, og at resultatet for 2015 er mer å regne som et normalår. I budsjettprp for 2016 er det f.eks lagt til grunn at 16 km ny firefelts veg skal åpnes for trafikk i 2016. Videre er det lagt til grunn at 32 km to- og trefelts veg med midtrekkverk skal åpnes for trafikk. Dersom budsjettet for 2016 blir realisert, vil mål-oppnåelsen for bygging av møtefrie veger etter år tre i fireårsperioden ligge på 72,5 prosent.

Det er totalt om lag 9000 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere, og om lag 45 prosent av trafikkarbeidet på disse vegene foregår på de 780 km som var møtefrie per 1/1-2014. Beregninger viser at dersom Statens vegvesens handlingsprogram blir realisert vil andelen øke til om lag 50 prosent innen 1/1-2018. Med de prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2015 ligger andelen per 1/1-2016 på 48,1 prosent.



Foto: Steinar Svensbakken/Statens vegvesen

Framtidig behov for bygging av møtefrie veger

Statens vegvesens vegnormaler (håndbok N100) angir behov for firefelts veg der gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er høyere enn 12 000, og behov for midtrekkverk på to- og trefelts veger der ÅDT er mellom 6 000 og 12 000.

Beregninger viser at dersom vegnormalenes kriterier skal være tilfredsstillt innen 1/1-2030 må det bygges om lag 1 800 km ny møtefri riksveg i perioden 2018-2029¹⁰. Dette vil i så fall kreve en svært kraftig opptrapping av innsatsen, til 150 km ny møtefri veg per år.

Til arbeidet med Nasjonal transportplan for 2018-2029 foreligger to ulike utredninger som angir framtidig behov for møtefrie veger i et mer langsiktig perspektiv:

- Riksvegutredningen 2015 ¹¹
- Faglig grunnlag for Motorvegplan¹²

I den førstnevnte utredningen er det sett på framtidig behov fram til 2050. Oppsummert for alle riksvegrutene er behovet for ny møtefri veg i perioden 2018-2050 anslått til 2 342 km (1 204 km ny firefelts veg og 1 138 km ny to- og trefelts veg med midtrekkverk). Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til prognosene for framtidig trafikkvekst, og vi må derfor se på tallene som en grov vurdering av framtidig behov.

I grunnlaget for motorvegplanen er det ikke angitt noe spesifikt behov målt i km, men ambisjonsnivået er generelt betydelig høyere enn i Riksvegutredningen. Det er tatt utgangspunkt i at de viktigste vegrutene skal ha en standard som tåler høye hastigheter, uavhengig av ÅDT.

3.3.2 Utforkjøringsulykker

I tiltaksplanen for 2014-2017 er det satt opp følgende mål for gjennomføring av tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker:

- Innen 1/1-2024 skal alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere oppfylle minimumsstandarden i NTP 2014-2023 med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

¹⁰ Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen: Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 (side 79).

¹¹ Statens vegvesen: Riksvegutredningen 2015 – Hovedrapport, mars 2015.

¹² Statens vegvesen: Faglig grunnlag for Motorvegplan – Utredning av motorveger og høyhastighetsveger.

Fastsatt mål og registrering av tilstand

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

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

Til arbeidet med NTP 2018–2029 ble det gjort en kartlegging som viser at tilstandsmålet vil medføre en kostnad på om lag 2,8 mrd. kr.

Statens vegvesen vil sette i gang en systematisk gjennomgang av riksvegnettet, og gjennomføre nødvendige tiltak for at vegene skal tilfredsstillere minimumskravene. En metodikk for dette arbeidet er under etablering. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2014–2017 er det satt av begrenset med ressurser til målrettede tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. For å nå tilstandsmålet forutsettes derfor en kraftig opptrapping i perioden 2018–2023.

3.3.3 Tilrettelegging for gående og syklende

I tiltaksplanen for 2014–2017 er det satt opp følgende mål når det gjelder tilrettelegging for gående og syklende:

- I planperioden 2014–2017 skal det tilrettelegges spesielt for gående og syklende på:
- Om lag 175 km i tilknytning til riksvegnettet
 - Om lag 250 km i tilknytning til fylkesvegnettet

Registrering av tilstand

I tiltaksplanen for 2014–2017 er tilrettelegging for gående og syklende definert slik:

«Tilrettelegging for gående og syklende kan være i form av tradisjonelle gang- og sykkelveger, sykkelveg med fortau eller sykkelfelt med fortau. Også gater der fartsgrensen settes ned til 30 km/t eller 40 km/t inngår, dersom dette er i samsvar med løsning i vedtatt hovednett for sykkel.»

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

Opplysninger om antall km som tilrettelegges for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet hentes fra årsrapporteringen til Statens vegvesen. Tilsvarende opplysninger for

tilrettelegging i tilknytning til fylkesvegnettet skal kunne hentes fra KOSTRA-databasen (KOMMUNE STAT RAPPORTERING). Erfaring viser imidlertid et behov for kvalitetssikring av tallene i KOSTRA. Vår oppfølging viser derfor noe avvik sammenliknet med tallene som ligger i KOSTRA.

Registrering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatt mål – riksveger

Målet om at det i fireårsperioden 2014–2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på om lag 175 km i tilknytning til **riksvegnettet** er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram. Det er videre lagt til grunn at 47 km av dette skal være i byer og tettsteder.

I byer og tettsteder prioriteres bygging av et sammenhengende hovedvegnett for gående og syklende. Utenfor byer og tettsteder er det særlig skoleveger som skal prioriteres.

Tabell 3.8 Tilrettelegging for gående og syklende i tilknytning til riksveg

	Mål i handlingsprogrammet for 2014–2017	Tilrettelagt i 2014	Tilrettelagt i 2015	Prosentvis mål-oppnåelse halvveis i planperioden
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt (riksveg)	175 km	68,1 km	37,1 km	60,1 %
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder (riksveg)	47 km	8 km	13,5 km	45,7 %

Tabell 3.8 viser resultater for 2014 og 2015 fra Statens vegvesen sin årsrapport. Per 1/1–2016 ligger vi godt an når det gjelder samlet antall km tilrettelegging for gående og syklende, men noe etter forutsatt innsats i byer og tettsteder.

I budsjettproposisjonen for 2016 er det lagt til grunn at det skal tilrettelegges for gående og syklende på 49 km i tilknytning til riksvegnettet. Dersom dette blir fulgt opp får vi en måloppnåelse på 88 prosent etter de tre første årene av fireårsperioden.

Registrering av tilstandsutviklingen opp mot fastsatt mål – fylkesveger

Målet om at det i fireårsperioden 2014–2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på om lag 250 km i tilknytning til **fylkesvegnettet** er en oppsummering av tall hentet fra fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet. Målene for den enkelte fylkeskommune er vist i fylkesomtalen i kapittel 11 i tiltaksplanen for 2014–2017.

Tabell 3.9 Tilrettelegging for gående og syklende i tilknytning til fylkesveg

	Mål i tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2014–2017	Tilrettelagt i 2014	Tilrettelagt i 2015	Prosentvis mål-oppnåelse halvveis i planperioden
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i tilknytning til fylkesveg	250 km	55,9 km	83,4 km	55,7 %

Tabell 3.9 viser at vi per 1/1–2016 ligger noe foran «skjema» når det gjelder tilrettelegging for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet.



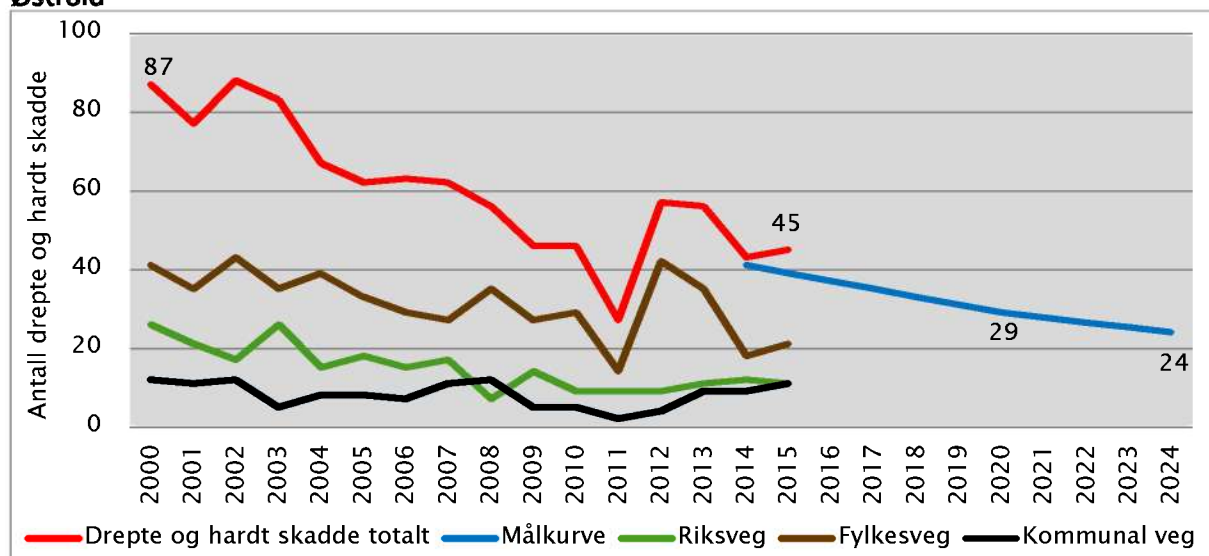
Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen

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

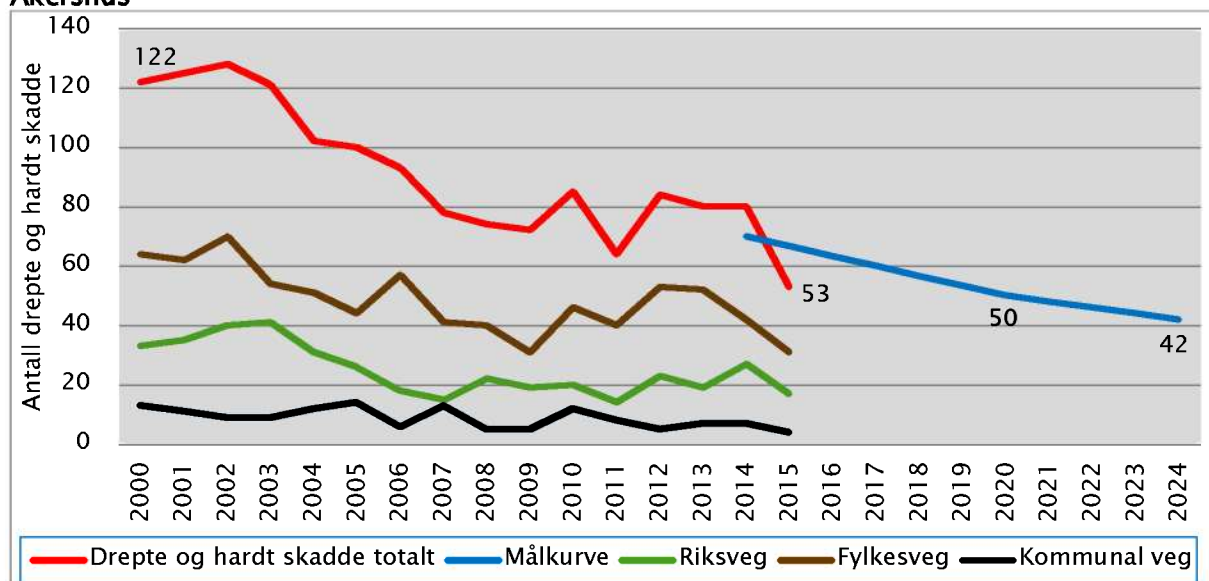
Nedenfor følger figurer pr fylke som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde i perioden 2000–2015 samt målkurver for perioden 2014–2024. Målkurvene er hentet fra *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017* og tar utgangspunkt i følgende prinsipp:

- 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)
- Delmål for 2020 tilsvarer om lag 34 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (600 dr/h.sk for landet totalt)
- Mål for 2024 tilsvarer om lag 45 prosent reduksjon i forhold til gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i perioden 2009–2012 (500 dr/h.sk for landet totalt)

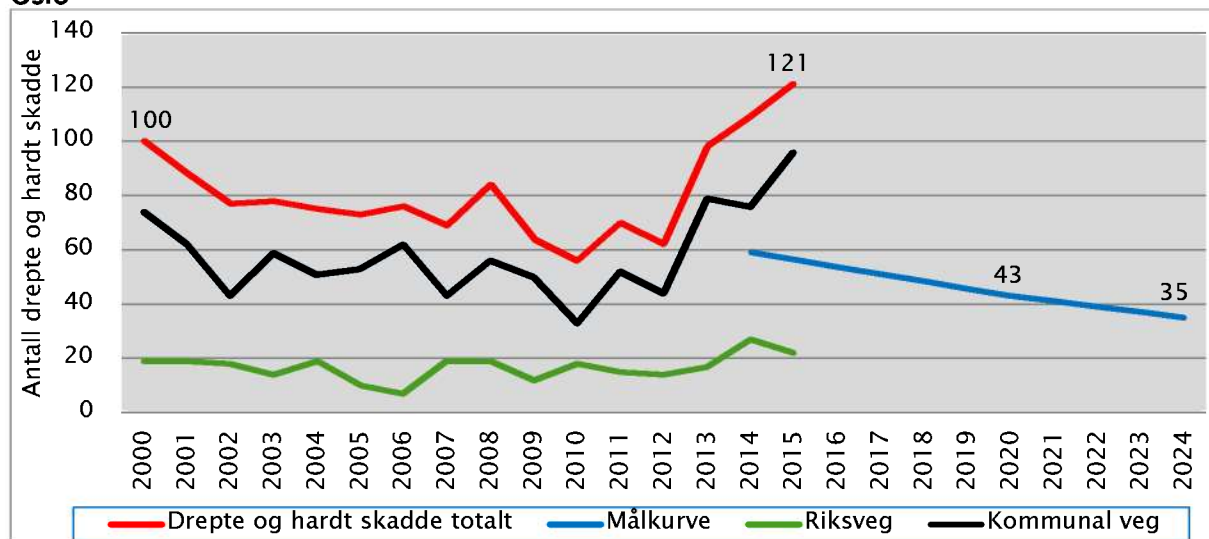
Østfold



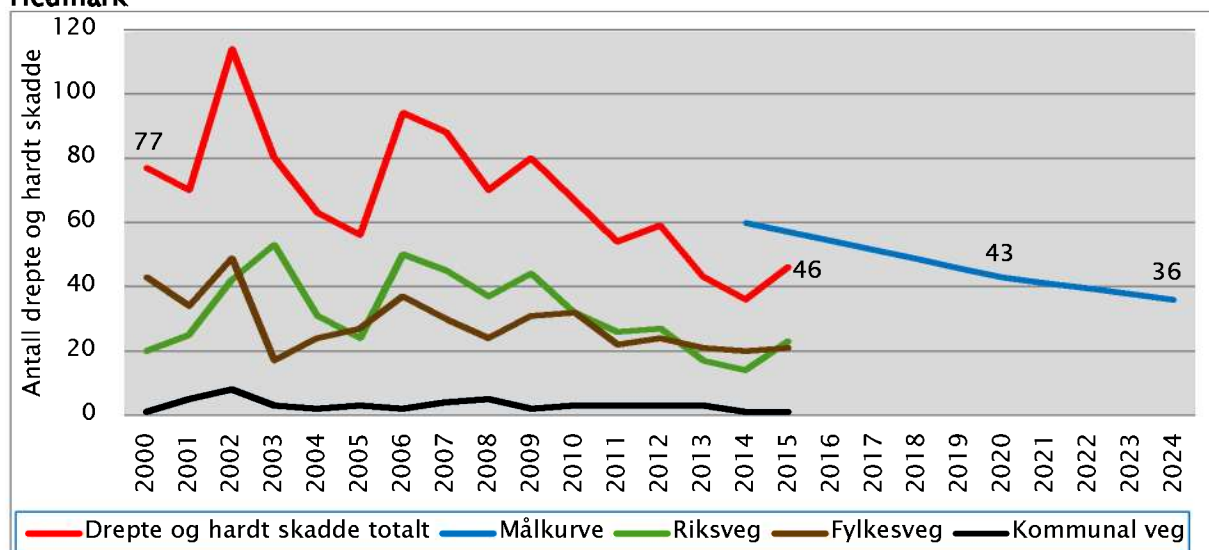
Akershus



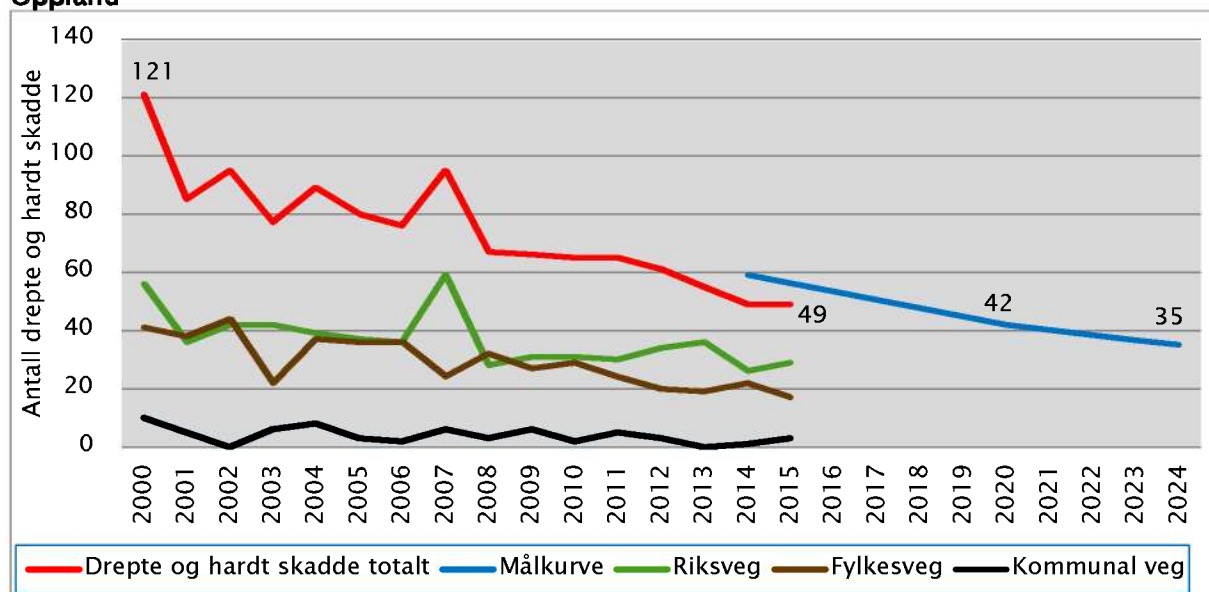
Oslo



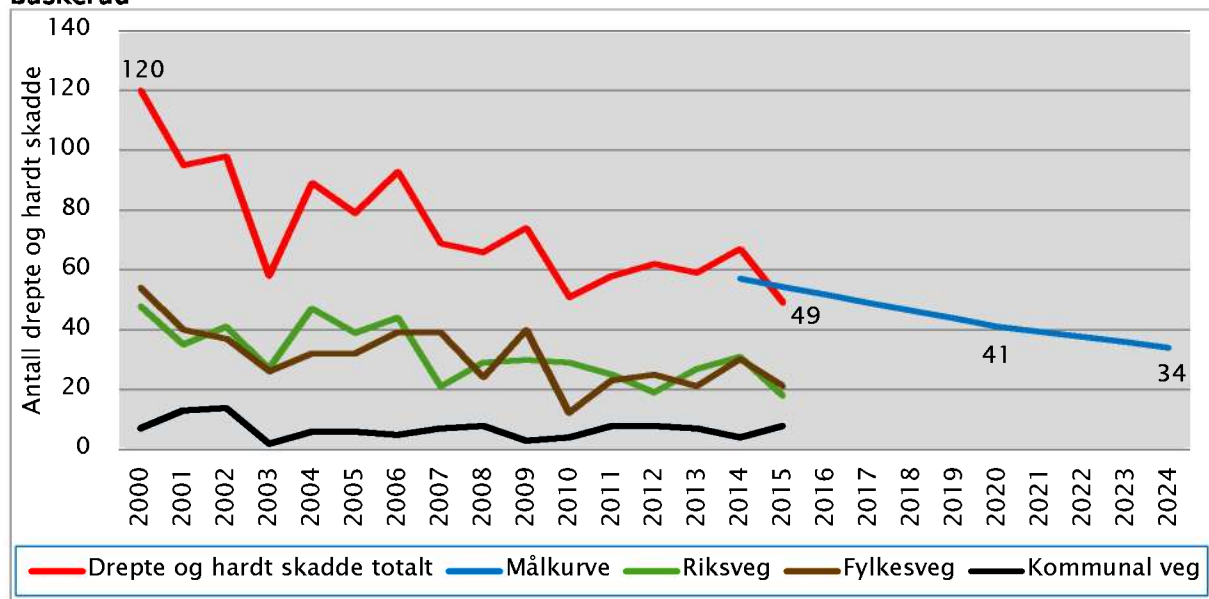
Hedmark



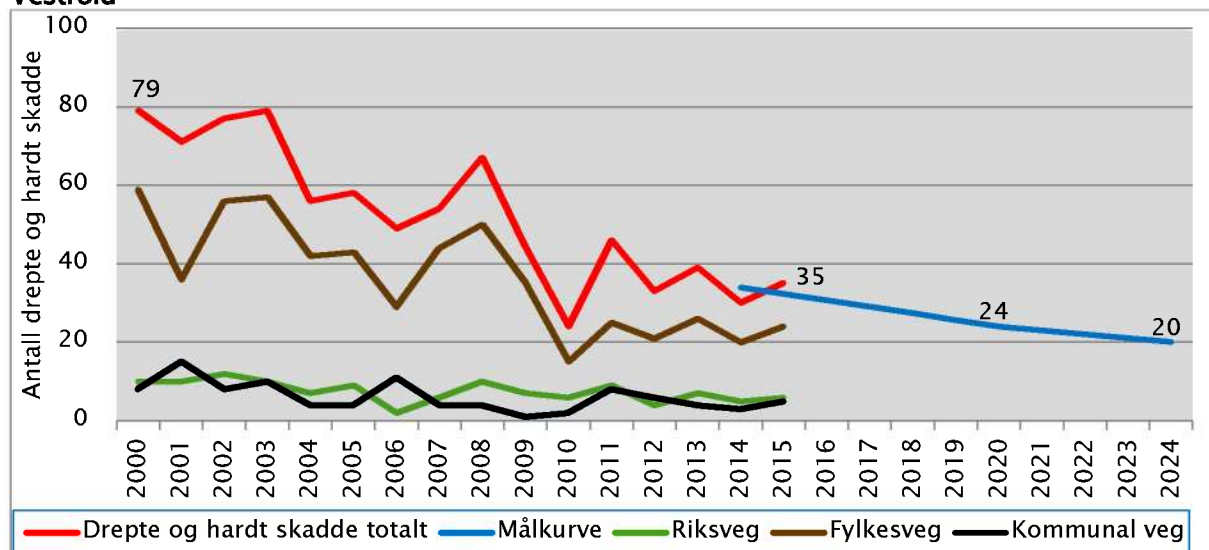
Oppland



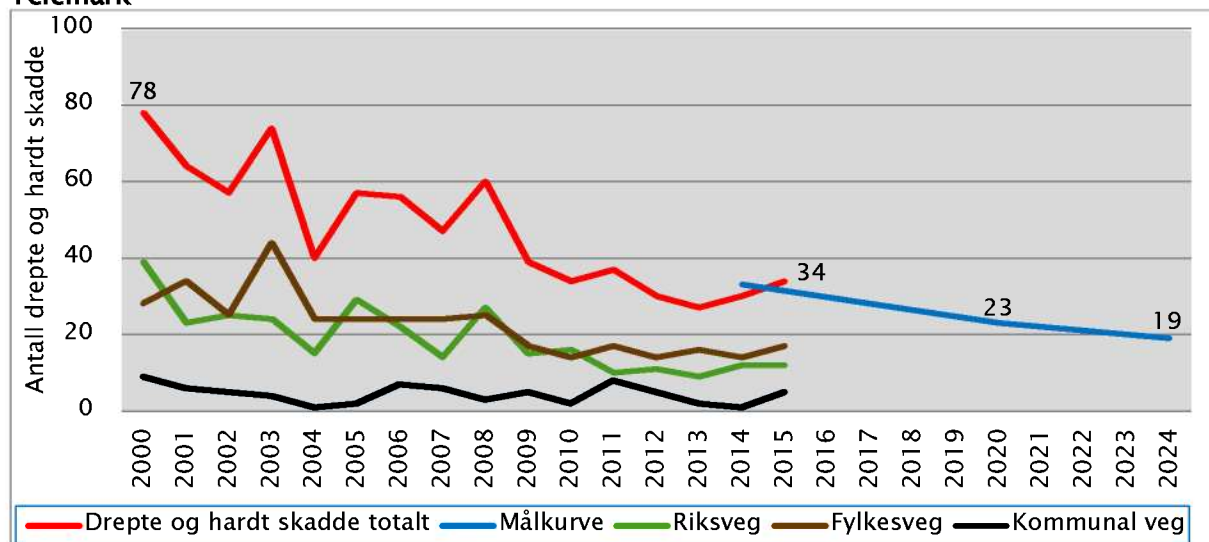
Buskerud



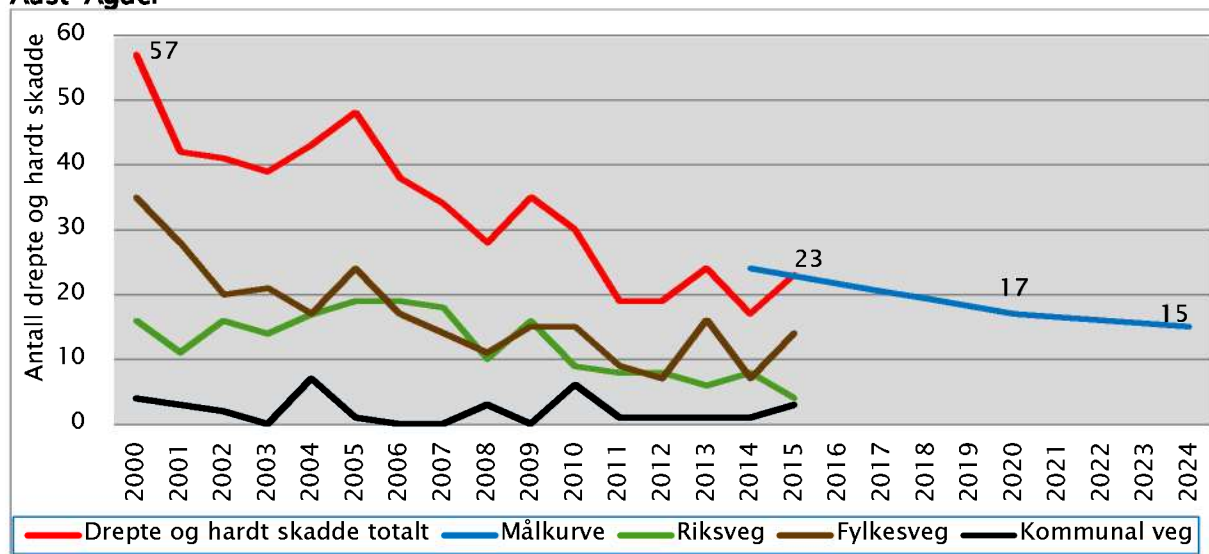
Vestfold



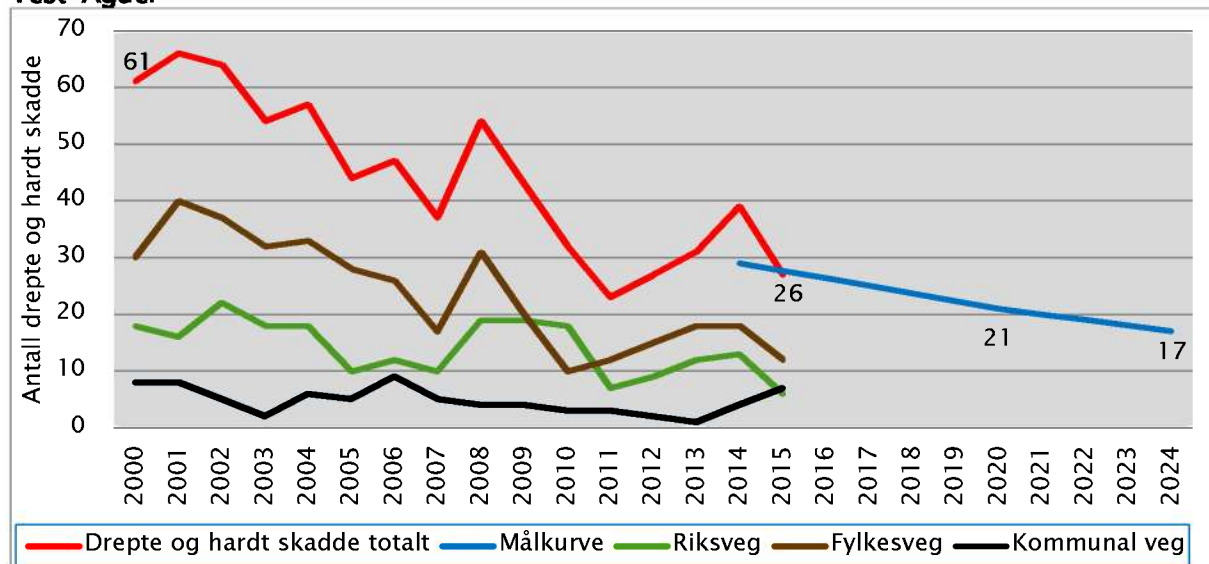
Telemark



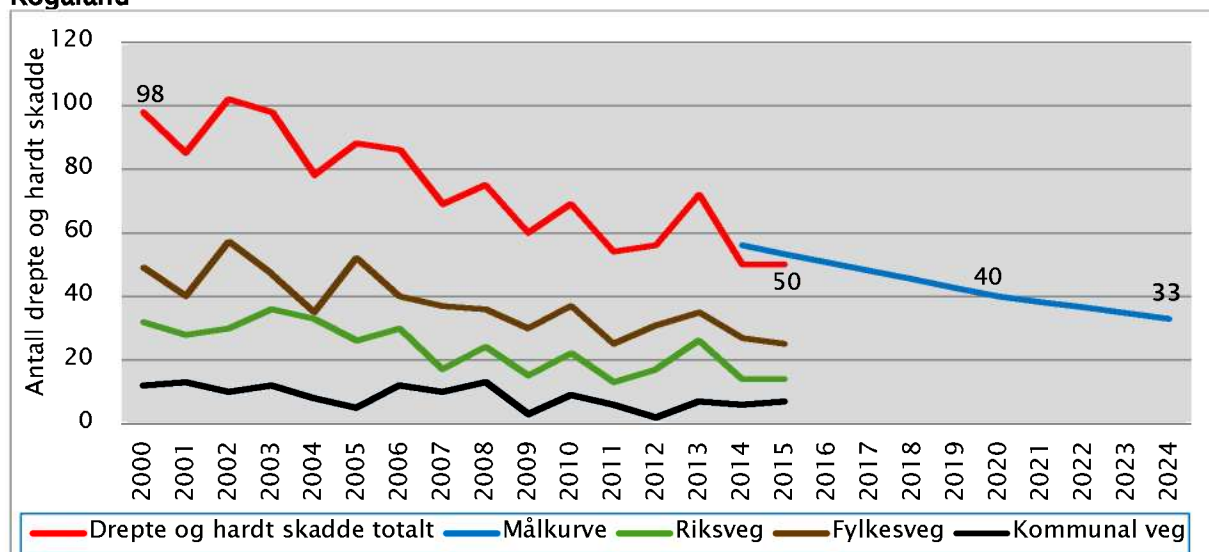
Aust-Agder



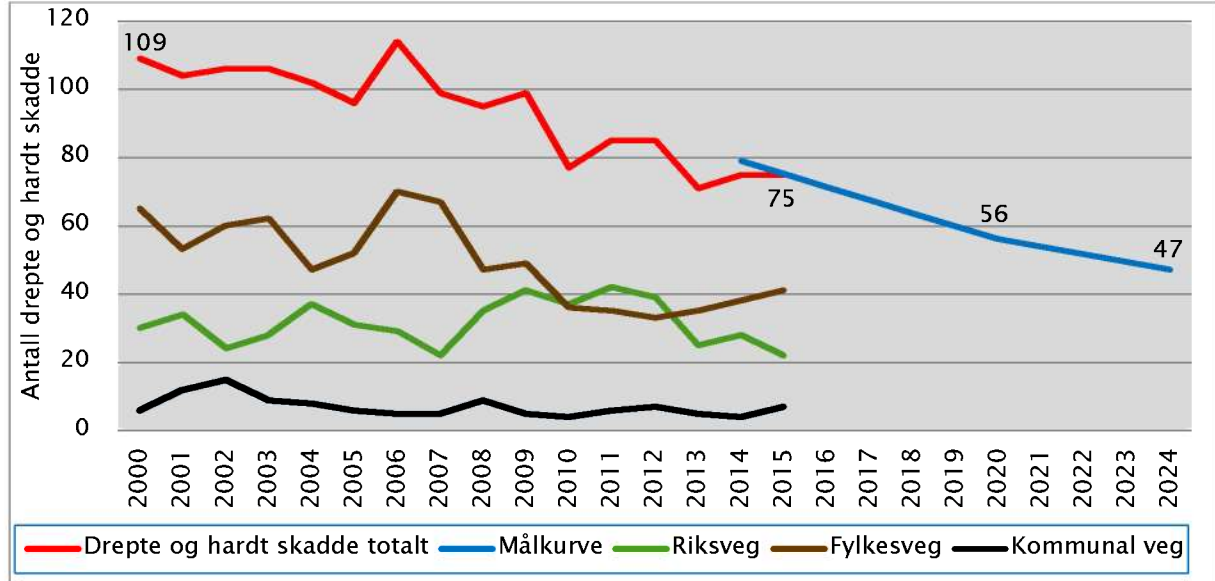
Vest-Agder



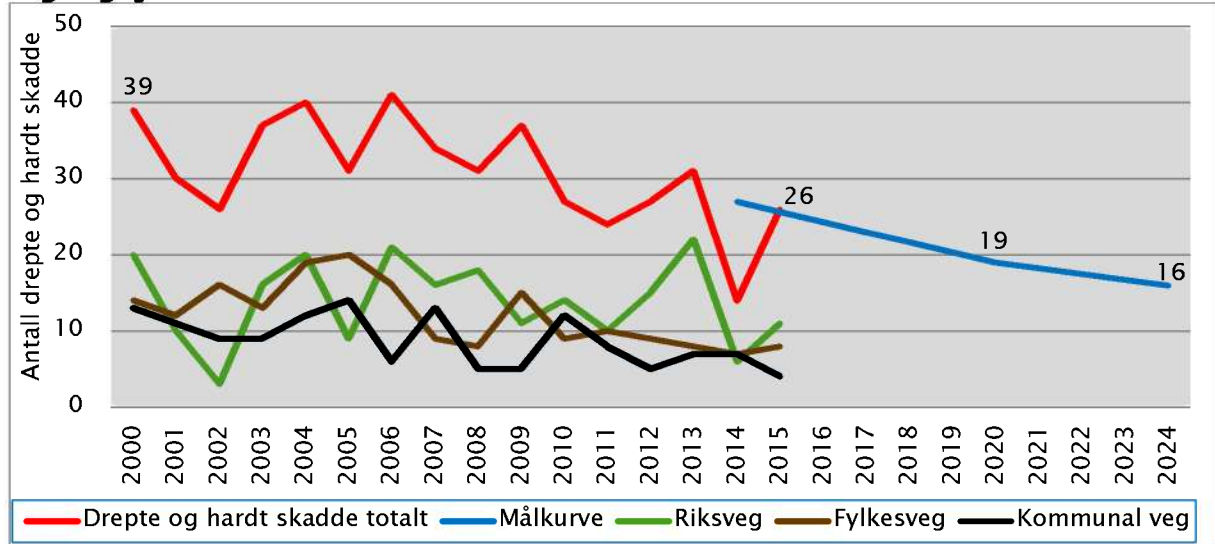
Rogaland



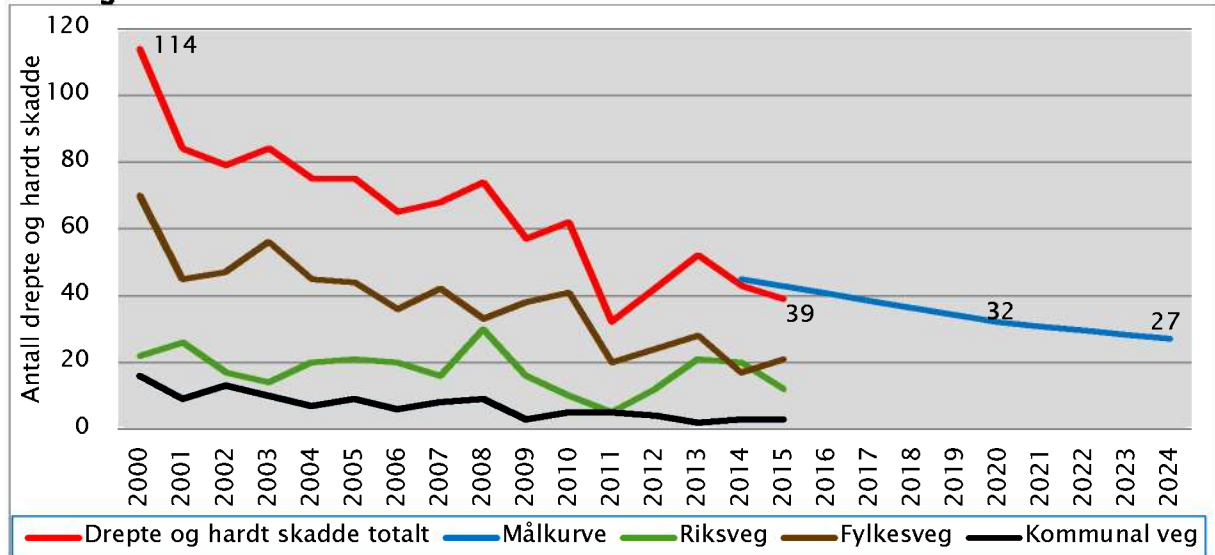
Hordaland



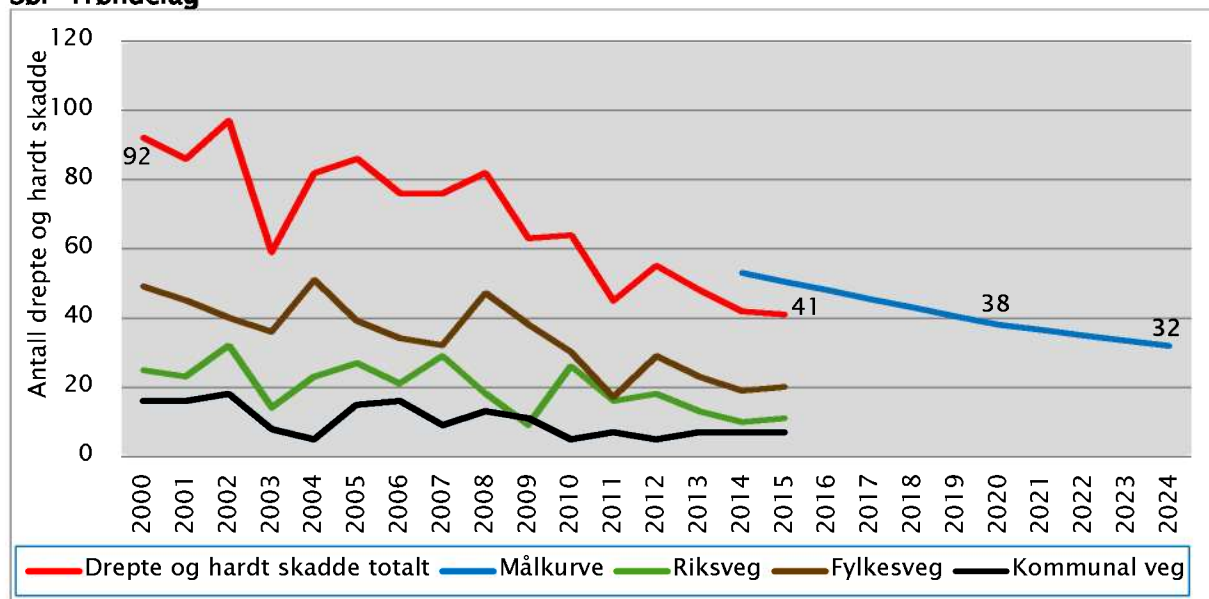
Sogn og Fjordane



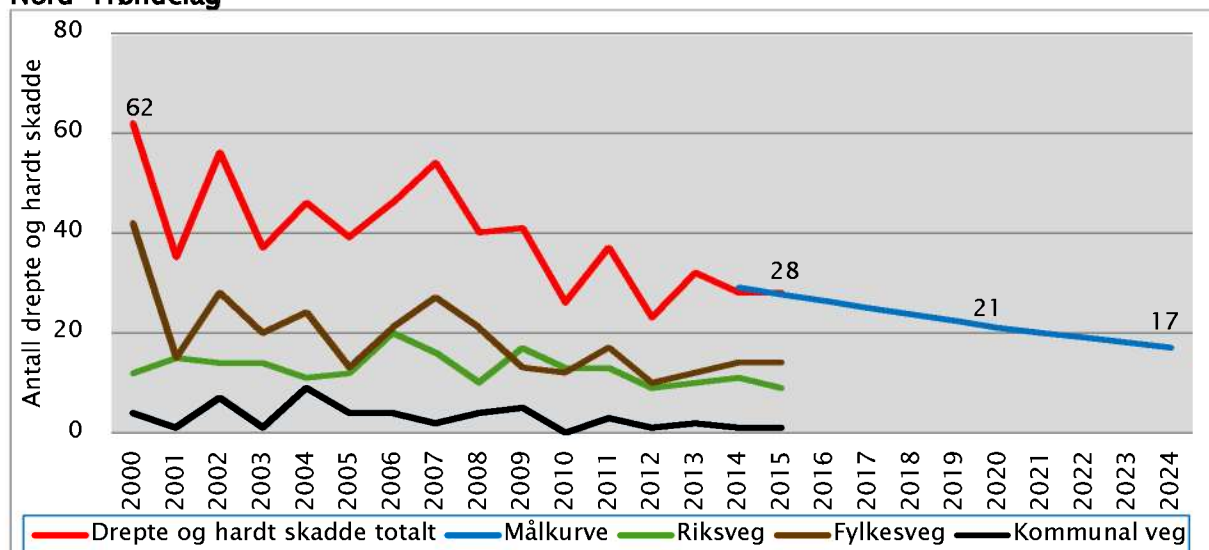
Møre og Romsdal



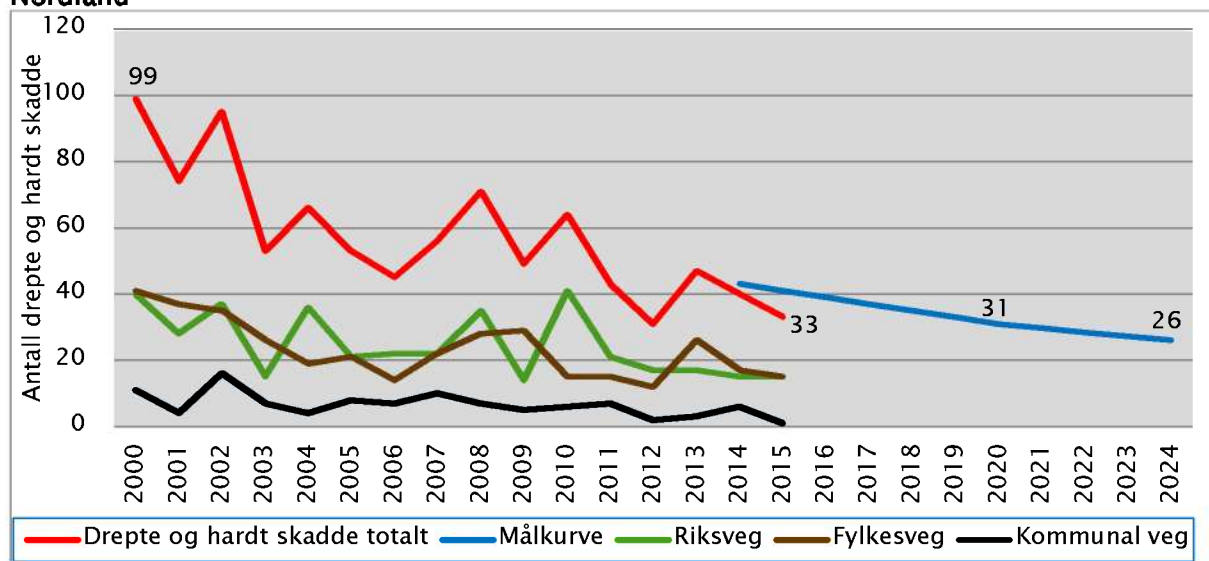
Sør-Trøndelag



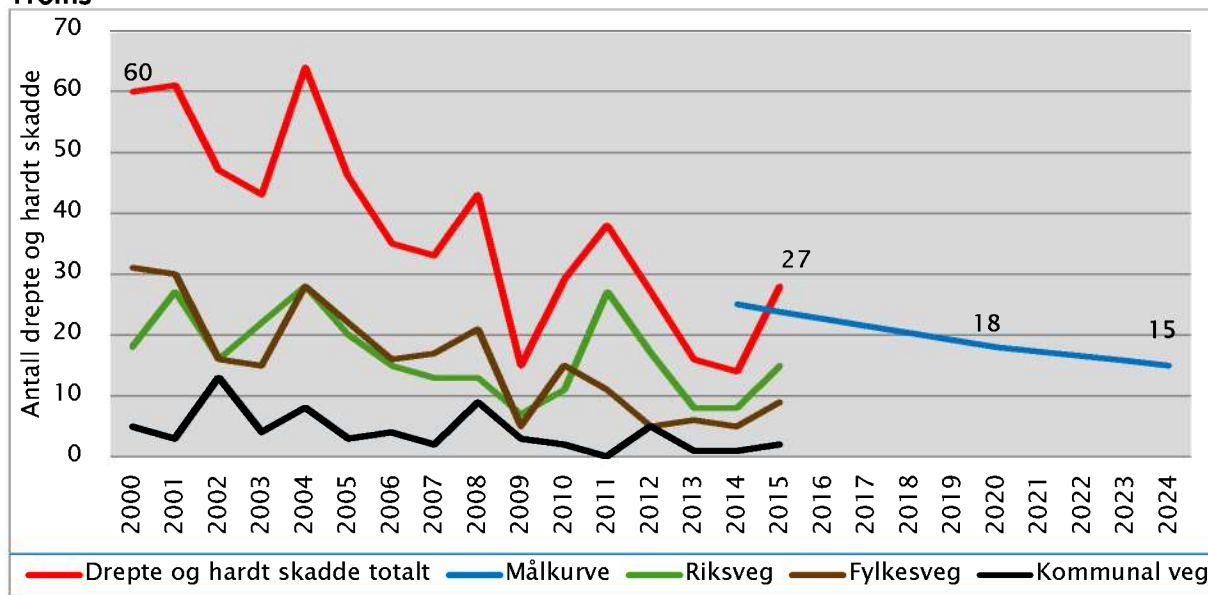
Nord-Trøndelag



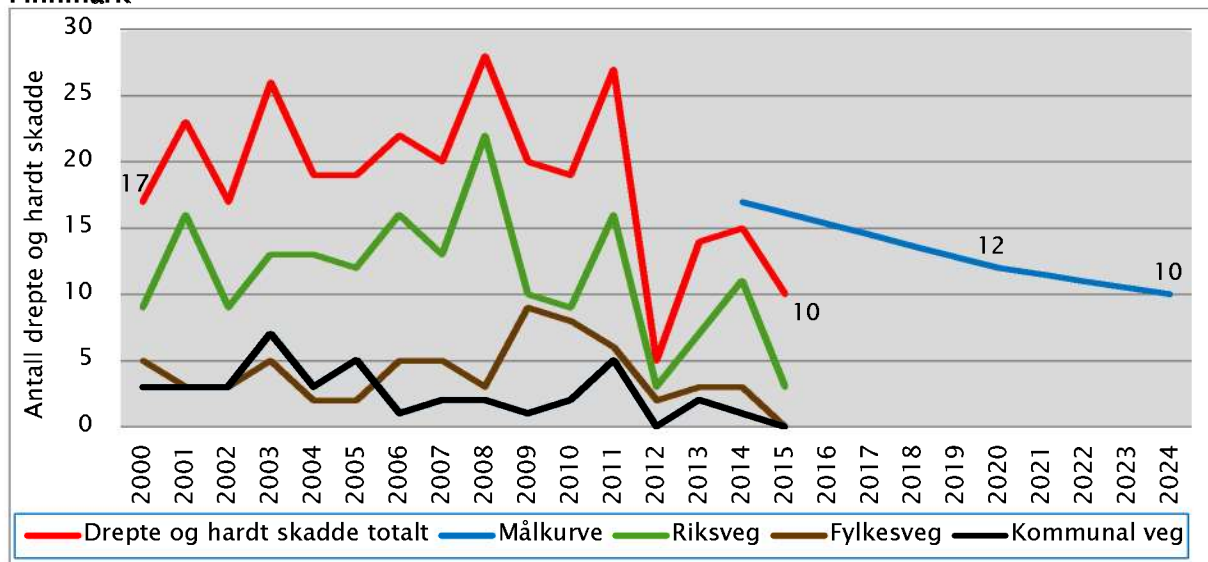
Nordland



Troms



Finnmark



Vedlegg 2 – Oversikt over kommuner som er godkjent eller som er i en aktiv prosess for å bli godkjent som *Trafikksikre kommuner*

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

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hvordan kommunene bør jobbe, og dette har blitt til ordningen *Trafikksikre kommuner*. I tiltaksplanen for 2014–2017 er det satt som ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst tre godkjente kommuner i hvert fylke. Det er per 13/5–2016 **22** kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*. I tillegg er det ytterligere 57 kommuner og 3 bydeler som er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent. De fleste av disse har inngått en formell avtale med Trygg Trafikk/fylkeskommunen.

Nedenfor følger en statusoversikt per 13/5–2016, som viser godkjente kommuner og kommuner som er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent. Utover de som står på lista er det flere andre kommuner som har tatt en beslutning om at de skal arbeide med sikte på en godkjenning, men der prosessen ikke har kommet skikkelig i gang.

Kommune	Godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	Er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>
Østfold		
Fredrikstad		X
Spydeberg		X
Akershus		
Asker		X
Nesodden		X
Rælingen		X
Ski	X	
Oslo		
Stovner bydel		X
Østensjø bydel		X
Grünerløkka bydel		X
Hedmark		
Ringsaker		X
Tolga		X

Kommune	Godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	Er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>
Oppland		
Gjøvik	X	
Gran	X	
Jevnaker	X	
Lesja	X	
Lunner	X	
Nord-Aurdal	X	
Nord-Fron	X	
Nordre Land	X	
Sel	X	
Sør-Fron	X	
Vestre Toten	X	
Østre Toten	X	
Øyer	X	
Buskerud		
Hemsedal		X
Kongsberg		X
Rollag		X
Ål	X	
Vestfold		
Andebu		X
Lardal		X
Nøtterøy		X
Sande		X
Stokke		X
Tjøme		X
Tønsberg		X
Telemark		
Nissedal	X	
Porsgrunn		X
Aust-Agder		
Arendal		X
Birkenes		X
Lillesand		X
Froland		X
Grimstad		X
Vest-Agder		
Farsund		X
Hægebostad		X
Kvinesdal		X
Vennesla		X

Kommune	Godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	Er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>
Rogaland		
Hjelmeland		X
Karmøy		X
Rennesøy		X
Sokndal	X	
Suldal		X
Time		X
Tysvær		X
Hordaland		
Austerheim	X	
Lindås	X	
Vaksdal	X	
Sogn og Fjordane		
Eid		X
Møre og Romsdal		
Fræna		X
Sør-Trøndelag		
Frøya		X
Hemne		X
Hitra		X
Oppdal		X
Orkdal		X
Rennebu		X
Rissa		X
Nord-Trøndelag		
Levanger		X
Snåsa		X
Verdal		X
Nordland		
Bodø		X
Evenes	X	
Hadsel		X
Hemnes		X
Narvik		X
Sortland	X	
Sømna		X
Vefsn		X
Troms		
Gratangen		X
Harstad		X
Målselv		X

Kommune	Godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>	Er inne i en aktiv prosess for å bli godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i>
Finnmark		
Alta		X
Hammerfest		X
Vadsø		X

Vedlegg 3 – Oversikt over kommuner som er godkjente som *Trygge lokalsamfunn* og kommuner som er på veg mot godkjenning

Trygge lokalsamfunn er et verktøy for å hjelpe kommuner med å sette skadeforebyggende arbeid på agendaen og å opprettholde oppmerksomhet på skadeforebyggende arbeid over tid. *Trygge lokalsamfunn* er en nasjonal tilpasning av den internasjonale WHO-ordningen *Safe Communities*, og administreres av Skadeforebyggende Forum.

Modellen er først og fremst et verktøy for å hjelpe kommunene med å strukturere sitt arbeid. Den består av trinnvis framdrift og rapporteringsverktøy for å få skadeforebyggende arbeid inn i kommunenes planverk. Modellen bygger på politisk og administrativ forankring, kommunal forvaltning og kommunenes eksisterende strukturer, og er tilpasset norsk lovverk ved Plan- og bygningsloven og folkehelseloven. Trafikksikkerhet er en sentral del av arbeidet med *Trygge lokalsamfunn*.

Nedenfor følger en oversikt over kommuner, bydeler og fylkeskommuner som er sertifisert som *Trygge lokalsamfunn*. Vi har også tatt med kommuner som er inne i en prosess på veg mot godkjenning, og som deltar i det nasjonale nettverket for *Trygge lokalsamfunn*.

Kommune/bydel/ fylkeskommune	Godkjent som <i>Trygge</i> <i>lokalsamfunn</i>	På veg mot god- kjenning/deltar i nasjonalt nettverk
Østfold		
Askim		X
Fredrikstad	X	
Halden		X
Hvaler		X
Rakkestad	X	
Råde		X
Spydeberg	X	
Trøgstad		X
Akershus		
Bærum		X
Ski	X	
Oslo		
Stovner bydel	X	
Hedmark		
Alvdal	X	
Os	X	
Oppland		
Vågå	X	
Buskerud		
<i>(ingen kommuner)</i>		

Kommune/bydel/ fylkeskommune	Godkjent som <i>Trygge</i> <i>lokalsamfunn</i>	På veg mot god- kjenning/deltar i nasjonalt nettverk
Vestfold		
Andebu	X	
Lardal		X
Larvik	X	
Nøtterøy	X	
Re	X	
Sande	X	
Sandefjord	X	
Stokke		X
Tønsberg		X
Telemark		
Nissedal	X	
Aust-Agder		
<i>(ingen kommuner)</i>		
Vest-Agder		
<i>(ingen kommuner)</i>		
Rogaland		
Klepp	X	
Tysvær		X
Hordaland		
Bergen	X	
Kvam	X	
Sogn og Fjordane		
Sogn og Fjordane fylkeskommune	X	
Balestrand		X
Flora		X
Gloppen		X
Høyanger	X	
Luster	X	
Årdal	X	
Møre og Romsdal		
Surnadal		X
Sør-Trøndelag		
Trondheim	X	
Nord-Trøndelag		
<i>(ingen kommuner)</i>		
Nordland		
<i>(ingen kommuner)</i>		
Troms		
Troms fylkeskommune	X	
Harstad	X	
Tromsø		X
Finnmark		
<i>(ingen kommuner)</i>		

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

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

Per april 2016 er det fire virksomheter i Norge som er sertifisert etter trafiksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001:

- Gran Taralrud AS (inkluderer Taralrud Tanktransport AS) (Sertifikatet er avgrenset til virksomheten i Norge)
- Nettbuss Travel AS (omfatter kun Trondheimsregionen)
- Nettbuss AS (omfatter ikke Region Oslo og Akershus)
- Ruud's Transport AS

Vedlegg 5 – Status våren 2016 for de 122 oppfølgingstiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017* er det til sammen 122 ulike tiltak, som de nasjonale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har forpliktet seg til å gjennomføre. Det er lagt til grunn at det skal utarbeides en statusgjennomgang for gjennomføring av disse tiltakene etter to år og etter avsluttet planperiode. En detaljert oppdatering av status per våren 2016 er gitt i eget dokument – *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 halvveis i planperioden*. Nedenfor følger en kortfattet oppsummering, der hvert tiltak er plassert i en av fire kategorier:



Grønn statuskode betyr at tiltaket enten er gjennomført eller at arbeidet med tiltaket har kommet så langt at vi føler oss trygge på at det vil være gjennomført innen 1/1–2018.



Gul statuskode betyr at tiltaket er påbegynt, men at det av ulike årsaker synes usikkert om tiltaket vil bli fullført etter intensjonen innen 1/1–2018.



Rød statuskode betyr at tiltaket ikke er påbegynt.



Grå statuskode betyr at det er tatt en beslutning om at tiltaket ikke skal gjennomføres.

Etter gjennomgangen er 63 tiltak gitt grønn statuskode, 34 tiltak er gitt gul statuskode og 22 tiltak er gitt rød statuskode. 3 tiltak er av ulike årsaker uaktuelle å gjennomføre, og er gitt grå statuskode.

Det er gjort mye godt og viktig trafikksikkerhetsarbeid de første drøyt to årene av planperioden. Imidlertid viser 34 tiltak med gul statuskode og 22 tiltak med rød statuskode at mye arbeid gjenstår. Det begynner nå å haste å få igangsatt arbeidet med de av tiltakene som ennå ikke er igangsatt.

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
	Kampanjer og informasjon		
1	Statens vegvesen og politiet vil utvikle og gjennomføre en ny fartskampanje rettet mot ungdom og unge voksne.		Kampanje igangsatt høsten 2014
2	Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en ny bilbeltekampanje.		Bussbeltekampanje igangsatt i 2015
3	Statens vegvesen vil inngå et samarbeid med NHO Transport, Norges Lastebileier-forbund, Norsk transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, med sikte på å øke bruken av bilbelte blant førere av tunge kjøretøyer.		Samarbeid i forbindelse med bussbeltekampanjen
4	Trygg Trafikk vil gjennomføre kurs om sikring av barn i bil i alle fylker minst annethvert år.		Kurs i 14 fylker i 2014/2015
5	Trygg Trafikk vil videreføre kampanjen «Tryggest bakovervendt» og gjennomføre årlige tellinger.		Kamp. juni hvert år. Resultat se kap 3.1.1
6	Trygg Trafikk vil legge til rette for lokale aktiviteter og markeringer på den nasjonale refleksdagen.		Gjennomføres hver høst
7	Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige tellinger av fotgjengerrefleks, og følge opp med mediearbeid.		Gjennomf. hvert år Resultat se kap 3.1.2
8	Trygg Trafikk vil gjøre www.refleksressurs.no kjent blant designere og studenter og arbeide for å stimulere til integrering av refleks i yttertøy.		Ingen aktivitet pr våren 2016
9	Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette en ny sykkelhjelmkampanje.		Ferdig planlagt. Igangsettes juni 2016
10	Statens vegvesen vil videreføre samspillskampanjen «Del veien».		Kampanje videref. Fokus på ulike tema hvert år.
11	Statens vegvesen vil ta initiativ til en kartlegging av distraksjon som medvirkende årsak til trafikkulykker og vurdere tiltak for å forebygge dette.		Studietur, seminar, temaanalyse og litteraturstudie
	Trafikantopplæring		
12	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støttemateriell om trafikksikkerhet til trafikkopplæringen i barnehagene.		Kurs, <i>Trafikksikre barnehager</i> og nyhetsbrev
13	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide med å øke andelen grunnskoler som har trafikkopplæring i sine lokale planer til 95 prosent.		Diverse aktiviteter er utført. Måling av andel i 2017
14	Trygg Trafikk vil utvide ordningen med trafikksikkerhetsambassadører til å omfatte skoler i alle fylker.		Ordningen erstattes fra 2016 av skolenettverk
15	Trygg Trafikk vil videreutvikle digitalt materiell til sykkelopplæring, sykkelprøver og sykkel dager og gjøre dette kjent for skolene.		Alt materiell tilgjengelig på Trygg Trafikk sine nettsider
16	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide informasjonsmateriale om barn og sykling. Informasjonen skal gis til alle landets grunnskoler.		Veileder til alle landets grunnskoler + brosjyre
17	Utdanningsdirektoratet vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, legge til rette for at minst 25 prosent av alle ungdomsskoler skal tilby Trafikk som valgfag innen utgangen av planperioden		Resultatet er 26 % i skoleåret 2015/2016

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Trafikantopplæring (forts)			
18	Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet vil utvikle støtte-materiell til valgfaget Trafikk og revidere veiledningen i tråd med endringer i trafikk-opplæringsforskriften gjeldende fra januar 2014 og etter erfaringer fra praksis.		Veileder er revidert og forslag til årsplan for faget <i>Trafikk</i> er utarbeidet
19	Trygg Trafikk vil videreutvikle Real Life Auto og arbeide for at antall brukere skal øke med 20 prosent sammenliknet med 2013.		Mål om 20 % økning foreløpig ikke nådd
20	Trygg Trafikk vil årlig ta kontakt med studiesteder for lærer-utdanning, både barnehagelærerutdanning og grunnskole-lærerutdanning, for å tilby kurs, veiledning og støtte.		Tilbyr kurs til alle studiesteder. Ca halvparten takker ja
Utvikling av føreropplæringen og førerprøven			
21	Statens vegvesen vil styrke informasjonsarbeidet om betydningen av mye privat øvingskjøring og et tett samarbeid mellom trafikkskoler, foresatte og elever. Det er et mål at omfanget av privat øvingskjøring skal øke fra et gjennomsnitt på omlag 100 timer i dag til 140 timer innen utgangen av planperioden.		107,5 timer i 2012. Ikke resultater for 2013, 2014 og 2015 pga. tekniske problemer
22	Statens vegvesen vil utvikle en app med veiledning for opplæring og mulighet for å registrere øvingskjøringen med tid og omfang.		Tiltaket utgår da andre har utviklet tilsvarende apper
23	Statens vegvesen vil vurdere krav til videreutdanning for trafikklærere som ikke har trafikktutdanning på høgskolenivå. Disse kravene ses i sammenheng med godkjenning for å undervise i de obligatoriske delene av føreropplæringen.		Forslag foreligger fra arbeidsgruppe
24	Statens vegvesen vil iverksette etterutdanning av sensorer og kvalitetssikring av førerprøveavvikling.		Tiltaket er iverksatt
Ungdomstiltak			
25	Statens vegvesen vil, sammen med politiet og Trygg Trafikk, arbeide for å innføre obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny kjøretøyteknologi for dem som av ulike grunner mister førerretten i prøveperioden.		Forprosjekt gjennomført på SINTEF med vurdering av aktuell teknologi
26	Politiet vil øke kontrollinnsatsen overfor risikosøkende ungdom i prøveperioden.		Fokus rettet mot unge førere
27	Trygg Trafikk vil gjennomføre et metodeutviklingsprosjekt basert på ung-til-ung formidling.		Utviklet en kampanje i form av en konkurranse
28	Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil ta initiativ overfor forsikringsselskapene for å etablere nye skadereduserende ordninger overfor ungdom.		Ikke tatt initiativ fra SVV eller Trygg Trafikk
29	Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet og Trygg Trafikk, ta initiativ til en samlet vurdering av innsatsen mot ungdomsulykker, for å få bedre kunnskap om hvilke tiltak som gir best effekt.		Ikke igangsatt

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Tiltak rettet mot eldre trafikanter			
30	Statens vegvesen vil gjennomføre tiltak for å øke deltakelsen på Bilførere 65+.		SVV drifter, gratis kurs, elektronisk påmelding m.m.
31	Statens vegvesen vil utrede om Bilførere 65+ bør gjøres obligatorisk for alle bilførere over 75 år. Dersom det blir besluttet at Bilførere 65+ skal være obligatorisk, vil Statens vegvesen utarbeide en læreplan for kurset.		SVV planlegger å igangsette utredning i 2017
32	Helsedirektoratet vil gjennomgå regelverket for førerkort med sikte på å bedre meldingsrutinene fra lege, psykolog og optiker til fylkesmannen (helsekrav for førerkort).		Nye helsekrav for førerkort fra 1/10-2016
33	Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, utarbeide et opplegg for trafikk-sikkerhetskurs som kan avholdes på eldresentre, aktivitetssentre og liknende. Kurset skal i første rekke fokusere på eldre i rollen som fotgjengere.		Materiell til bruk på kurs er utarbeidet. 2 piloter gjennomføres våren 2016.
34	Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, gjennomføre en prosess etter OLA-metoden, med eldre trafikanter som tema.		Første samling avholdt, men har deretter stoppet opp
Trafikanttiltak rettet mot MC-førere			
35	Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre en årlig trafikk-sikkerhetsdag for motorsykel i hver region, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.		Arrangeres nå i de fleste regioner
36	Statens vegvesen vil utrede muligheter for, og konsekvenser av, å heve aldersgrensen for førerrett for lett motorsykel (A1) fra 16 til 18 år.		TØI rap. 1419/2015 + ny ulykkesanalyse vil være grunnlag for vurdering
37	Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikk-sikkerhetsteam med motorsykeleksperter, som kan benyttes til bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid for førere av lett motorsykel og moped		Arbeidsgruppe skal lage et opplegg
Tiltak rettet mot innvandrere			
38	Statens vegvesen vil bidra til at introduksjonsprogrammet inneholder nødvendig informasjon om det norske førerkort-systemet, trafikkreglene, sikring av barn i bil, håndheving og trafikkultur.		Kontakt etablert med IMDi
39	Statens vegvesen vil, i samarbeid med Kunnskapsdepartementet og Barne-, likestillings-, og inkluderingsdepartementet, integrere trafikk-sikkerhet og norsk trafikkultur i kurset Norsk og samfunnskunnskap.		Kontakt etablert med IMDi
40	Statens vegvesen vil utarbeide informasjonsmateriell om trafikk-sikkerhet på aktuelle språk. Materialet vil bli distribuert gjennom relevante kanaler, trafikk-skoler og aktuell nettsteder.		Ikke igangsatt
41	Trygg Trafikk vil distribuere «Barn i bil» - brosjyren på andre språk til alle landets helsestasjoner, og arbeide for å gjøre brosjyren mer kjent og brukt i innvandremiljøer.		Brosjyren Sikkerhet i bil er oversatt til 10 språk
42	Trygg Trafikk vil gjennomføre et pilotprosjekt overfor innvandrere om sikring av barn i bil i en bydel i Oslo.		Ikke igangsatt

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Tiltak rettet mot yrkessjåfører			
43	Statens vegvesen vil utrede et modulbasert læreplanverk som omfatter både føreropplæringen og yrkessjåførutdanningen.		Ser an EU sin oppfølg av Yrkessjåførdirekt.
44	Statens vegvesen vil, i samarbeid med taxinæringen, utrede krav til yrkesmessig kompetanseheving for alle taxisjåfører.		Lagt på vent etter signaler fra SD
45	Statens vegvesen vil vurdere om det bør innføres krav om yrkesrettet utdanning for de som driver yrkesmessig varetransport med andre lette kjøretøy (budbilsjåfører m.m.).		Lagt på vent etter signaler fra SD
46	Statens vegvesen vil utrede en modell for etterutdanning av førere av utrykningskjøretøy.		Ikke igangsatt
Behov for å vurdere regelverksendringer knyttet til trafikantatferd			
47	Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene og kommunene, kartlegge behovet for forkjørregulering av fylkesveger og kommunale veger, og påbegynne gjennomføring med sikte på likeartet praksis i hele landet.		Prinsipper fastlagt og kartlegging av behov på fylkesvegnettet gjennomført.
48	Statens vegvesen vil utrede konsekvenser av å innføre forbud mot å sykle på fortau.		Vurd. av kostnader i Midtbyen i Tr.heim
49	Helsedirektoratet og Statens vegvesen vil vurdere å skjerpe kravene for å skrive ut legeattester som fritar for bruk av bilbelte.		Ikke igangsatt
Kontroll av trafikanter			
50	Politiet vil vurdere uttesting av automatisk fartsmålerutstyr med kombinasjon av stoppost og automatisk registrering av overtredelsen.		Foreløpig ikke prioritert
51	Statens vegvesen vil evaluere effekten av streknings-ATK for å påvise ulykkeseffekter.		TØI rapport 1339/2014
52	Politiet vil gjennomføre årlige kontrolluker med fokus på alkoholpåvirket kjøring.		Uke 23 og 50 både i 2014 og 2015
53	Politiet vil anskaffe hurtigtester for avdekking av førere påvirket av narkotika og trafikkfarlige medikamenter så snart det kommer tester på markedet som gir tilstrekkelig sikkert måleresultat.		20 analyse-instrumenter er anskaffet og tatt i bruk
Kontroll av kjøretøy			
54	Statens vegvesen vil gjennomføre bremsekontroll i minst 10 prosent av alle utekontroller som gjøres av tunge kjøretøy, herunder kontroll av at EBS/ ABS system (varsellamper) fungerer mellom trekkvogn og henger.		11,3 % i 2014 og 9,1 % i 2015
55	Politiet vil videreutvikle automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR) for mer effektivt å fange opp kjøretøy der eier/fører mistenkes for grove brudd på vegtrafikklovgivningen.		Gode erfaringer og vil anskaffe flere apparater
56	Statens vegvesen og politiet vil avklare om dagens hjemmelsgrunnlag er tilstrekkelig for å innføre ny og ønsket kontrollteknologi. Eventuelle behov for endringer i hjemmelsgrunnlaget vil bli foreslått.		Arbeid med implementering av EU sin Kjøretøy-kontrollpakke
57	Statens vegvesen vil ta i bruk termografi som en ordinær del av kontrollvirksomheten for å avdekke dårlige bremses.		5 anl. for termografi er etablert, men er sporadisk i bruk

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
	Tilsyn		
58	Statens vegvesen vil foreta en gjennomgang av tilsynsregelverket med sikte på å innføre bedre og mer hensiktsmessige hjemler for tilsynet, herunder vurdere mer effektive reaksjons- og sanksjonsmidler.		Forslag til nye hjemler i vegtrafikkloven er sendt SD
	Straff og sanksjoner		
59	Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, evaluere praktiseringen av vegtrafikklovens § 34 i Møre og Romsdal. På bakgrunn av evalueringen vil det bli vurdert om det skal utarbeides en mal for samarbeidet mellom Statens vegvesen, politiet og Fylkesmannen.		Interne evalueringer i SVV + TØI rapport 1386/2014
60	Statens vegvesen vil gjøre en faglig vurdering av effekten av endringer i innslagspunktet for tap av førerrett ved farts-overskridelser.		Ikke igangsatt
61	Politiet og Statens vegvesen vil arbeide for at det blir gitt en klarere hjemmel for å holde tilbake motorvogn med fører bosatt utenfor Norden til dekning av bøter, gebyrer og saksomkostninger som ilegges ved brudd på vegtrafikk-lovgivningen.		Vilkårene i vegtrafikk lovens § 36b endret med virkning fra 1. mai 2015
	Kjøretøytiltak – Forskrifter og tekniske krav		
62	Statens vegvesen vil utrede behovet for revisjon av regelverket om sikring av last, og om det er behov for krav til sikring av last i personbil.		Ny forskrift for last-sikring for tunge kjøretøyer må foreligge innen mai 2017
63	Statens vegvesen vil avklare ansvaret for lastsikring, lastsikringsutstyr og festeanordninger i forbindelse med transport av containere og andre veksselflak.		SVV er i dialog med Arbeidstilsynet om ansvarsforhold
64	Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk en mobilapplikasjon til hjelp ved lastsikring.		Ikke prioritert da andre har utviklet tilsvarende apper
65	Statens vegvesen vil vurdere å skjerpe kravene til vinterdekk på tunge kjøretøy, slik at disse må tilfredsstillende kravene til «snow tyres» i ECE-regulativ 117.		Må først avklare hva som skjer på europeisk nivå
	Tiltak for snøscootere og ATV		
66	Statens vegvesen vil videreutvikle og revidere læreplan for førerkort klasse S (snøscooter).		Revideres sammen med de andre læreplanene
67	Statens vegvesen vil kartlegge og utbedre utsatte krysningspunkter mellom snøscooterløype og offentlig veg, jf. veileder i snøscootersikkerhet.		Kartl. i Finnmark og Nord-Troms utført. Kriterier innen sommeren 2016
68	Statens vegvesen vil utrede muligheten for egne krav til opplæring og førerkort/kompetansebevis for ATV.		Ikke igangsatt
69	Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse for dødsulykker med ATV.		Gjennomført

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Intelligente transportsystemer (ITS) i kjøretøy			
70	Statens vegvesen vil legge til rette for kontinuerlig ajourhold og kvalitetssikring av fartsgrensereregisteret for alle offentlige veier i Nasjonal vegdatabank (NVDB).		Ingen spesielle tiltak rettet mot fartsgrensereregisteret
71	Statens vegvesens vil i planperioden vurdere krav til skilting av fartsgrenser med tanke på framtidige systemer for skiltgjenkjenning.		Ikke igangsatt
72	Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkoholås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.		Ikke igangsatt
73	Statens vegvesen vil arbeide for å forskriftsfeste krav om alkoholås ved all skoletransport.		Arbeides med et faglig grunnlag
74	Statens vegvesen, Helsedirektoratet og politiet vil arbeide for at bruk av alkoholås innføres som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.		Ikke igangsatt
75	Statens vegvesen vil, sammen med Helsedirektoratet, politiet og andre aktuelle aktører, fortsette arbeidet med å innføre en ordning med alkoholås som alternativ til inndragning av førerretten for promilledømte.		Har stoppet opp på departementsnivå
76	Statens vegvesen og politiet vil utrede og teste ut alkoholåsbom på viktige ferjesteder og grenseoverganger med stor tungbiltrafikk.		Avventer juridisk vurdering fra politiet
Verktøy for planlegging og prioritering av veginvesteringer			
77	Statens vegvesen vil følge opp vegsikkerhetsforskriften, og vil i løpet av planperioden evaluere erfaringene med forskriften.		Oppf. av Vegtilsynets tilsynssak 2014-01
78	Statens vegvesen vil gjennomføre to runder med sikkerhetsrangering av riksvegnettet; første gang som utgangspunkt for prioriteringene i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027 og andre gang som et ledd i arbeidet med handlingsprogrammet for 2018-2021.		Sikkerhetsrangering til arbeidet med NTP 2018-2029 er gjennomført
Investeringer på riksvegnettet			
79	Statens vegvesen vil bygge 107 km ny firefelts veg med midtrekkverk som åpnes for trafikk i perioden 2014-2017.		63,3 km i 2014 9,3 km i 2015
80	Statens vegvesen vil bygge midtrekkverk på 141 km to- og trefelts riksveg i planperioden 2014-2017.		33,0 km i 2014 26,6 km i 2015
81	Statens vegvesen vil videreføre satsingen på etablering av forsterket midtoppmerking på egnede strekninger.		212,7 km i 2014 288,8 km i 2015
82	Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk et registreringsopplegg for å fange opp behov for tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.		Registreringsopplegg er utarb. og testet ut. Kurs avholdt i de fleste regionene
83	Statens vegvesen vil til sammen tilrettelegge 175 km riksveg for gående og syklende i planperioden, hvorav 47 km i byer og tettsteder.		2014: 68,1 km hvorav 8 km i by/tettsted 2015: 37,1 km hvorav 13,5 km i by/tettsted
84	Statens vegvesen vil utarbeide en plan for oppfølging av virkemidler og tiltak i Nasjonal gåstrategi.		Reg. tiltaksplaner i de fleste regioner

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Investeringer på riksvegnettet (forts.)			
85	Statens vegvesen vil gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen 2019. 80 prosent skal være inspisert og eventuelt utbedret innen utgangen av 2017.		Solid opptrapping i 2015, men langt etter målet.
86	Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendige tiltak på riksvegtunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. Forskriften skal innfris innen utløpet av 2019, men med unntak for enkelte strekninger der det planlegges bygd helt ny tunnel, og der denne åpnes for trafikk etter 2019.		Innfris for tunnelene på TEN-T vegnettet med unntak for to vegstrekninger.
87	Statens vegvesen vil oppdatere Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg, der trafiksikker utforming av kollektivtiltak ivaretas.		Håndbok V123 Kollektivhåndboka utgitt nov. 2014
88	Statens vegvesen skal vurdere alternative løsninger for holdeplassutforming for å bedre trafiksikkerheten langs strekninger utenfor by/tettsted med lavt antall brukere.		Håndbok V123 viser ny løsning
89	Statens vegvesen vil oppgradere 68 kollektivknutepunkter og 308 holdeplasser langs riksveg til universell utforming i perioden 2014–2017.		Ligger betydelig etter skjema for kollektivknutepunkt
Drift og vedlikehold			
90	Statens vegvesen vil, i samarbeid med det svenske Trafikverket, utarbeide kompetansekrav til de som har ansvaret for vinterdrift og salting.		Kompetansekrav er fastsatt og inngår i nye driftskontrakter
91	Statens vegvesen vil, i samarbeid med entreprenørenes bransjeorganisasjoner, gjennomføre et opplæringsprogram og sette kompetansekrav til alle som skal utføre vinterdrift på riksveger og fylkesveger.		Kompetansekrav er fastsatt og inngår i nye driftskontrakter
92	Statens vegvesen vil gjennomføre kurs i drift og vedlikehold for ledere av driftskontrakter		Avholder 2 kurs per år. Hver med 25 delt.
Varsling og sikring av arbeid på veg			
93	Statens vegvesen vil etablere en analysegruppe som hvert halvår følger opp trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid, med spesiell vekt på dødsulykker og ulykker med varig skade.		Analysegruppe er opprettet. Foreløpig begrenset til dødsul.
94	Statens vegvesen vil utarbeide ny veileder og revidere normalbestemmelsene for arbeidsvarsling.		Høringsutkast våren 2016
95	Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 kontroller av vegarbeid pr region.		Gjennomsn 150 kontroller pr reg. i 2015
Fartsgrenser			
96	Statens vegvesen vil gjennomgå kriteriene for fastsettelse av fartsgrense 60 km/t.		Inngår i en samlet vurdering av fartsgr.
97	Statens vegvesen vil revidere gjeldende fartsgrensekriterier innenfor tettbygd strøk (fartsgrenser til og med 50 km/t).		Utvidet til å gjelde alle fartsgrenser
98	Statens vegvesen vil utrede konsekvenser av ulike overordnede prinsipper for fastsettelse av fartsgrenser.		Utført høsten 2014 og våren 2015

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Intelligente transportsystemer (ITS) på veg			
99	Statens vegvesen vil bygge ut en språkuavhengig formidlings-tjeneste for dynamiske data (DATEX II).		DATEX-node lansert mai 2014
100	Statens vegvesen vil prøve ut systemer for trafikkstyring på utvalgte strekninger på hovedvegnettet.		Ikke igangsatt
101	Statens vegvesen vil ta i bruk et nytt støttesystem for operatørene på vegtrafikksentralene, som vil gi forbedret håndtering og skadebegrensning ved hendelser på vegene.		Arbeid for å få på plass et <i>Hendelses-basert toppsystem</i>
102	Statens vegvesen vil montere og ta i bruk et økt antall friteksttavler til formidling av informasjon til trafikantene.		27 friteksttavler er tatt i bruk
Ulykkesdata			
103	Statens vegvesen vil årlig utarbeide eller initiere minimum 1-2 temaanalyser basert på UAG-materialet.		5 temaanalyser utarbeidet i 2014/2015
104	Statens vegvesen vil systematisk gjennomgå alle tiltak foreslått av UAG som anbefaler endring av vegnormaler, retningslinjer og veiledere.		Det er laget en opplisting av tiltak foreslått i UAG
105	Helsedirektoratet vil arbeide for at alle helseforetak rapporterer inn ulykker med personskaade til NPR.		22 av 26 foretak rapporterte i 2015
106	Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil etablere en nasjonal gruppe som skal utarbeide retningslinjer for klassifisering av selvalgte ulykker.		Arbeidsgruppe er etablert
Sikkerhetsstyring			
107	Trygg Trafikk vil bistå TI i sertifisering av bedrifter etter NS-ISO 39001.		Fire virksomheter er sertifisert
108	Statens vegvesen vil vurdere å implementere NS-ISO 39001 i deler av sin virksomhet.		Ikke igangsatt
Trafkksikkerhet i virksomheter			
109	Trygg Trafikk vil kartlegge i hvilken grad arbeidsgivere følger opp arbeidsmiljølovens krav om risikovurdering og tiltak knyttet til ansattes kjøring i arbeidstiden.		Kartlegging gjennomført i 2014
110	Arbeidstilsynet vil videreføre tilsyn med arbeidsgivers ansvar for å forebygge arbeidsrelaterede trafikkuulykker.		80 tilsyn av virksomheter innen transport pr 1. mai 2016
111	Arbeidstilsynet vil i 2015 igangsette en landsomfattende satsing mot Transportnæringen.		Nasjonal satsing i 2015/2016 innen transportnæringen
112	Statens vegvesen vil gjennomføre et pilotprosjekt i en ekstern bedrift, der det blir sett nærmere på hva som er de sentrale forhold som påvirker trafkksikkerheten knyttet til bedriftens transportvirksomhet.		Workshop for flere bedrifter med fokus på NS-ISO 39001
113	Statens vegvesen vil utvide «Trygg Trailer» til et nasjonalt prosjekt. I dette ligger blant annet et tett samarbeid med NHO Transport, Norges Lastebileier-forbund, Norsk transportarbeider forbund og Yrkes-trafikkforbundet, med sikte på å bedre trafkksikkerhets-kulturen i transportbedriftene.		130 bedrifter deltar

Nr.	Tiltak	Status våren 2016	Merknad
Trafikksikkerhet i virksomheter (forts)			
114	Statens vegvesen vil revidere sin transportpolicy, der det stilles krav til utførelse av transporter på oppdrag fra etaten.		Ikke igangsatt
115	Trygg Trafikk vil formidle kunnskap om arbeidsrelaterte trafikkulykker gjennom konferanse (2014) og fagseminarer.		Nasjonal konferanse med over 250 delt.
116	Trygg Trafikk vil i samarbeid med fylkeskommunene arbeide for at kommunene skal ha et mer tværsektorielt og systembasert trafikksikkerhetsarbeid. Det er en ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst tre kommuner i hvert fylke som skal godkjennes som «Trafikksikre kommuner».		Per 13 mai 2016 er 22 kommuner godkjent, og mange flere er i en prosess mot godkjenning
117	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med relevante aktører, videreutvikle verktøy for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.		Trygg Trafikk har utarbeidet <i>Veileder for en Trafikksikker kommune</i>
Organisatoriske prosesser for å bringe trafikksikkerhetsarbeidet videre			
118	Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og fylkeskommunene, arrangere årlige resultatkonferanser med fokus på tilstandsutviklingen. Første konferanse avholdes i 2015.		Konferanse avholdt juni 2015 og juni 2016
119	Det vil bli avholdt årlige direktørmøter om trafikksikkerhet med topplederne for politiet, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen.		Avholdt som et ledd i arb. med St.meld om Trafikksikkerhet
120	Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, arrangere én nasjonal OLA-prosess hvert år i planperioden.		Eldre-OLA påbegynt, men stoppet opp
121	Statens vegvesen vil etablere en tiltaksbank for innlegging og vurdering av ikke-stedfestede trafikksikkerhetstiltak (forslag om forskriftsendringer, endringer i vegnormaler m.m.).		Tiltaksbanken som ble etabl. til tiltaksplanen er bearbeidet og videreutviklet
Valg av sikre kjøretøyer			
122	Statens vegvesen vil invitere forsikringsbransjen til å ta i bruk flere tiltak for å dreie kjøp og bruk mot de sikreste og mest miljøvennlige kjøretøyene.		Ikke igangsatt