

# Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017 halvveis i planperioden

Vedlegg til rapporten Trafikksikkerhetsutviklingen 2015



## Innhold

	<b>Side</b>
<b>Innledning</b>	<b>2</b>
<b>Del I – Statusgjennomgang for de nasjonale aktørenes tiltak</b> Tiltakene følger nummerrekkefølgen i kapitlene 5 -10 i <i>Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017</i>	<b>3</b>
<b>Del II – Statusgjennomgang for trafiksikkerhetsarbeidet til fylkeskommunene og syv storbykommuner</b>	<b>74</b>
<b>Fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid</b> Omtalene følger rekkefølgen for fylkesomtalen i kapittel 11 i <i>Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017</i>	<b>75</b>
<b>Storbykommunenes trafiksikkerhetsarbeid</b> Rekkefølge: Oslo, Bærum, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø	<b>95</b>
<b>Del III – Statusgjennomgang for interesseorganisasjonenes trafiksikkerhetsarbeid</b> Omtalene følger rekkefølgen i kapittel 12 i <i>Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017</i>	<b>99</b>

## Innledning

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* står det at:

*«Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom årlige rapporter til Samferdselsdepartementet. I disse vil det bli vist hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet og tilstandsmålene. Etter år 2 og 4 vil det i tillegg bli laget en statusgjennomgang med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene.»*

Denne rapporten er en statusgjennomgang halvveis i planperioden, og viser hvordan vi ligger an med gjennomføringen av tiltakene i tiltaksplanen. Rapporten er et vedlegg til dokumentet om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2015*, som viser hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet og tilstandsmålene i tiltaksplanen.

**Del I** i rapporten inneholder en statusgjennomgang av de 122 oppfølgingstiltakene som de nasjonale aktørene har forpliktet seg til å gjennomføre. Omtalene knyttet til tiltakene følger kapittelindelingen i tiltaksplanen (jf. kapitlene 5-10 i tiltaksplanen). Hvert tiltak er plassert i en av fire kategorier:

- Tiltak ...** 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.
- Tiltak ...** 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.
- Tiltak ...** Rød statuskode betyr at tiltaket ikke er påbegynt.
- Tiltak ...** Grå statuskode betyr at det er tatt en beslutning om at tiltaket ikke skal gjennomføres. For disse tiltakene er det gitt en begrunnelse for hvorfor 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.

Kapittel 11 i tiltaksplanen består av fylkesvise omtaler, der det blant annet er gitt en omtale av planlagt trafikksikkerhetsarbeid til den enkelte fylkeskommune og til de syv kommunene som inngår i Kommunenes Sentralforbund (KS) sitt storbynettverk. I rapportens **del II** har hver enkelt fylkeskommune og de syv bykommunene gitt en kortfattet oppsummering av viktige trafikksikkerhetsgrep de har gjennomført i 2014 og 2015, relatert til teksten i tiltaksplanen.

Tiltaksplanen omfatter omtaler av trafikksikkerhetsarbeidet til 19 ulike interesseorganisasjoner. Omtalene er handlingsrettet, og peker på en rekke tiltak som organisasjonene opplyser om at de skal gjennomføre. I rapportens **del III** har interesseorganisasjonene gitt en statusrapport for hvordan de ligger an med gjennomføring av disse tiltakene.

## Del I – Statusgjennomgang for de nasjonale aktørenes tiltak

Status våren 2016 for de 122 oppfølgingstiltakene i kapitlene 5 – 10 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.1 Kampanjer og informasjon

### **Tiltak 1** Statens vegvesen og politiet vil utvikle og gjennomføre en ny fartskampanje rettet mot ungdom og unge voksne.

**Ansvar:** Statens vegvesen og politiet (I Statens vegvesen er det Trafikant- og kjøretøyavdelingen som har ansvaret for kampanjearbeidet, mens prosjektleder for ny fartskampanje er på Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktpersoner fra politiet:** Roar Skjelbred Larsen og Dag Gjærum

#### Status våren 2016

En ny fartskampanje rettet mot ungdom og unge voksne er utviklet, og ble igangsatt høsten 2014. Målgruppen for kampanjen er vanlige unge menn som kjører 10-15 km/t over fartsgrensen, og målet er å gjøre det sosialt uakseptabelt å kjøre for fort. Det er bevisst valgt å ikke fokusere på de såkalte «verstingene», da disse er en relativt liten gruppe, og er vanskelige å nå gjennom tradisjonelt kampanjearbeid. Kampanjen heter «Ungdom og fart».

Følgende materiell er utarbeidet:

- *The Kid* (hovedfilm): Fartsovertredelser er umodent og skaper ikke tilhørighet
- 4 Informasjonsfilmer (animasjon). Tema: (1) Fartsovertredelser er umodent, (2) Restfart, (3) Fart etter forholdene og (4) Misforståelsen
- Bakomfilm (Om kampanjen og *The Kid*):
  - Intervju med regissør, reklamebyrå, psykolog, politiet, Statens vegvesen
- Som far så sønn (film rettet mot foreldre): Holdninger til fart og fartsatferd går i arv
- Kampanjeside <http://www.vegvesen.no/ungdomogfart>
- Facebookside <https://www.facebook.com/ungdomogfart>
- Facebook konseptet "*Baksetet*"
  - To jenter «overtok» facebooksidene i en uke og vi produserte en rekke små filmer for å informere og aktivisere målgruppen på facebook
- Bruk av «influencere» for å nå direkte ut til målgruppen i deres form, stil og tone.
  - 15 unge, mannlige youtubere produserte totalt 23 ulike filmer som ble publisert på deres egne kanaler og på kampanjens facebookside.

#### Planer for 2016 og 2017

Kampanjen vil bli videreført i 2016 og 2017. Det planlegges å sette ytterligere fokus på sosiale normer og sosial aksept. Kampanjen evalueres kontinuerlig, men endelig sluttevaluering og måling av effekt blir gjort når kampanjen er avsluttet.

### **Tiltak 2** Statens vegvesen vil utvikle og gjennomføre en ny bilbeltekampanje.

**Ansvar:** I Statens vegvesen er det Trafikant- og kjøretøyavdelingen som har ansvaret for kampanjearbeidet, mens prosjektleder for ny bilbeltekampanje er på Kommunikasjonsavdelingen.

**Kontaktpersoner:** Ingunn Haavi Finstad (Kommunikasjonsavdelingen) og Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)



## Status våren 2016

Følgende dokumenter har vært viktige som grunnlag for å utvikle en ny bilbeltekampanje:

- *Temaanalyse av dødsulykker uten bruk av bilbelte – basert på UAG-databasen.* Rapporten er utarbeidet av Statens vegvesen, Region øst (rapport nr. 221, mars 2014)
- *Trafikkdrepte uten bilbelte – hvem er de?* Masteroppgave av Live Tanum Pasnin fra Utrykningspolitiet (2014)
- Forprosjektrapport: *Bilbeltekampanje 2015 - Si hva til hvem – om i det hele tatt?*
- Lysark med resultater av en undersøkelse av bruk av setebelte gjennomført av Opinion AS februar – mars 2015

Med bakgrunn i blant annet disse rapportene har man kommet til at det er behov for større oppmerksomhet om de ulike «*frisonene*» (dvs situasjoner og type kjøretøy der mange velger ikke å bruke bilbelte). Det ble derfor besluttet at det skulle utvikles en kampanje for å øke bruken av belte i buss.

Bussbeltekampanjen ble igangsatt i 2015. Det ble gjennomført kontroller i buss, men uten at det ble ilagt gebyr for manglende bruk av belte.

## Planer for 2016 og 2017

Bussbeltekampanjen skal videreføres i 2016. Det vil bli gjennomført kontroller, og fra høsten 2016 vil det bli ilagt gebyr for de som ikke bruker belte.

Etatsledermøtet i Statens vegvesen (ELM) har bedt om en vurdering av hvilke effekter bussbeltekampanjen har gitt i 2015. Det blir våren 2016 gjennomført en kvantitativ kartlegging tilsvarende undersøkelsen fra forprosjektet i 2015. Hensikten er å se om beltebruken og holdningene til beltebruk i buss har endret seg siden oppstarten av kampanjen. På bakgrunn av funnene vil det være aktuelt å gjennomføre en kvalitativ undersøkelse, der det blir sett nærmere på ulike scenarier for pålegging av gebyr for manglende beltebruk i buss.

**Tiltak 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.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

## Status våren 2016

Statens vegvesen har et samarbeid med NHO Transport, Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund i forbindelse med belte-i-buss kampanjen. Målgruppen for kampanjen er foruten busspassasjerene også buss-sjåførene. Det er ikke innledet noe direkte samarbeid med interesseorganisasjonene om beltebruk blant førere av andre tunge kjøretøyer enn buss.

**Tiltak 4** Trygg Trafikk vil gjennomføre kurs om sikring av barn i bil i alle fylker minst annethvert år.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Tori Grytli

**Status våren 2016**

Trygg Trafikk sine kurs om sikring av barn i bil tilbys til forhandlere, helsepersonell og kontrollpersonell i politiet og Statens vegvesen. I 2014/2015 ble det gjennomført kurs i 14 fylker.

**Planer for 2016 og 2017**

I 2016 vil det bli avholdt kurs i alle fylker som ikke har hatt kurs i 2014/2015.

**Tiltak 5** Trygg Trafikk vil videreføre kampanjen «*Tryggest bakovervendt*» og gjennomføre årlige tellinger.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Carina Henske

**Status våren 2016**

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

Fra og med 2015 utføres registreringen av bakovervendt sikring i samarbeid med UP. Registreringene blir da samkjørt med UP sine kontroller.

Registreringene viser at omfanget av bakovervendt sikring er økende; fra 20 prosent første gang registreringene ble utført i 2010, til 43 prosent i 2014 og 49,3 prosent i 2015. Omfanget av bakovervendt sikring av barn i bil inngår som eget tilstandsmål i *Nasjonalt tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*, og er derfor gitt en nærmere omtale i rapporten om *Trafiksikkerhetsutviklingen 2015*.

Kampanjen *Tryggest bakovervendt* gjennomføres i juni hvert år. En viktig del av kampanjen er rettet mot butikker som selger sikkerhetsutstyr for barn i bil. Hvert år deltar i størrelsesorden 180 – 200 butikker i kampanjen. Kampanjen omfatter også aktivitet rettet mot media.

**Planer for 2016 og 2017**

Fra og med 2016 vil kampanjen *Tryggest bakovervendt* bli utvidet, til også å gjelde riktig bilbeltebruk for aldersgruppen 4 – 12 år.

## **Tiltak 6** Trygg Trafikk vil legge til rette for lokale aktiviteter og markeringer på den nasjonale refleksdagen.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Carina Henske

### **Status våren 2016**

Tiltaket er gjennomført høsten 2014 og høsten 2015. Trygg Trafikk sentralt tilrettelegger for et nasjonalt arrangement, som følges opp i fylkene, med deltakelse fra ulike trafikksikkerhetsaktører. Alle fylkene har aktivitet hvert år, men i ulik målestokk. Det blir gitt noe føringer fra Trygg Trafikk sentralt, men fra 2015 har distriktslederne fått noe friere tøyler til å tilpasse aktiviteten til behovet i sitt fylke.

Markeringen av den nasjonale refleksdagen skal avstedkomme medieomtale i alle fylker. Hvert år utarbeides en medierapport/medieanalyse der medieomtalen blir dokumentert.

### **Planer for 2016 og 2017**

Den nasjonale refleksdagen vil bli markert også i 2016 og 2017.

## **Tiltak 7** Trygg Trafikk vil gjennomføre årlige tellinger av fotgjengerrefleks, og følge opp med mediearbeid.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Carina Henske

### **Status våren 2016**

Det er gjennomført tellinger av refleksbruk blant voksne fotgjengere høsten 2014 og høsten 2015. 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.

I 2014 brukte 46 prosent refleks på landeveg og 29 prosent i tettbygd strøk. I 2015 ble refleksbruken redusert til 43 prosent på landeveg og 28 prosent i tettbygd strøk. Tilstandsutviklingen med hensyn til refleksbruk inngår som eget tilstandsmål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*, og er derfor gitt en nærmere omtale i rapporten om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2015*.

Reflekstellingene følges opp med mediearbeid. Hvert år utarbeides en medierapport/medieanalyse der medieomtalen blir dokumentert.

### **Planer for 2016 og 2017**

Det vil bli gjennomført reflekstellinger, med påfølgende mediearbeid, også i 2016 og 2017.

Det vurderes om det skal gjøres endringer i vektingen mellom resultatene fra de ulike registreringspunktene, slik at resultatet gir et riktigere bilde av refleksbruken på nasjonalt nivå.



**Tiltak 8** Trygg Trafikk vil gjøre [www.refleksressurs.no](http://www.refleksressurs.no) kjent blant designere og studenter og arbeide for å stimulere til integrering av refleks i yttertøy.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Carina Henske

#### Status våren 2016

Det har ikke vært noe aktivitet i 2014 og 2015.

#### Planer for 2016 og 2017

Tiltaket er foreløpig ikke tenkt prioritert i 2016 eller 2017.

**Tiltak 9** Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette en ny sykkelhjelmkampanje.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Tori Grytli

#### Status våren 2016

Kampanjen er ferdig planlagt, og har oppstart i begynnelsen av juni 2016.

**Tiltak 10** Statens vegvesen vil videreføre samspillskampanjen «*Del veien*».

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen har ansvaret for kampanjearbeidet i Statens vegvesen. Prosjektleder for samspillskampanjen er i Region sør)

**Kontaktpersoner:** Signe Gunn Myhre (Statens vegvesen, Region sør) og Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

#### Status våren 2016

Kampanjen (<http://www.vegvesen.no/delveien>) ble igangsatt i 2013 etter bestilling fra Samferdselsdepartementet. Det ble laget en hovedfilm og flere ulike temafilmer som har rullert på TV, kino og sosiale medier. Thor Hushovd har vært brukt som frontfigur for kampanjen. Målgruppen er både syklistene og bilister.

I 2015 ble det satt opp kampanjeskilt langs vegene, med undertekst «*Del veien*». For øvrig ble det i 2015 fokusert på tre ulike tema; (1) syklistene må få trene på landevegen, (2) det er viktig å bli sett og (3) man må søke blikk-kontakt med andre trafikanter når man sykler.

Statens vegvesen har hatt stand på *Arctic Race* de tre siste årene. Der ble kampanjefilmene for *Del veien* vist og vi ga informasjon og var i dialog med publikum.

Evaluering viser at kampanjen har bidratt til større ydmykhet og økt forståelse mellom syklister og bilister. Flere syklister passer på å bli sett av bilister og søker blikk-kontakt når de skal krysse veg eller avkjørsel. Flere bilister kjører med større avstand til syklister. Syklistene er flinkere til å slippe forbi bilistene, og det er generelt mindre aggressivitet mellom de to trafikantgruppene.

### Planer for 2016 og 2017

I 2016 vil fokus være på blindsoneproblematikk.

Kampanjen var i utgangspunktet tenkt å ha fire års varighet, hvilket betyr at 2016 er det siste året. Imidlertid blir det diskutert om kampanjen bør videreføres ett år til, i og med at Bergen skal arrangere VM i landevegssykling i 2017.

### **Tiltak 11** Statens vegvesen vil ta initiativ til en kartlegging av distraksjon som medvirkende årsak til trafikkuulykker og vurdere tiltak for å forebygge dette.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen (TK-avd) som har ansvaret for kampanjearbeidet i Statens vegvesen. Kontaktperson for dette tiltaket er på Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen (TMT-avd))

**Kontaktperson:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Representanter fra TK-avd og TMT-avd var på studietur til USA i november 2014, for å få bedre innsikt i hvordan det arbeides med temaet distraksjon.

Statens vegvesen (SVV) Region øst arrangerte et dagsseminar om distraksjon 4/9-2015.

SVV-Region vest har fått tildelt distraksjon som «*utviklingsoppgave*» i 2015. I resultatavtalen mellom vegdirektøren og regionvegsjefen står det at regionen skal gjøre en «*litteraturstudie og gjennomgang av UAG-rapportene for å vurdere hvilke kunnskap de gir om distraksjon som årsak til ulykker*». Opprinnelig frist var 1/1-2016. Regionen har imidlertid fått utsatt fristen.

TØI har fått i oppdrag å gjennomføre et litteraturstudie og en spørreundersøkelse om temaene distraksjon og uoppmerksomhet. Arbeidet vil bli sluttført våren 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Videre arbeid avklares etter at TØI og SVV-Region vest har sluttført sitt arbeid.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.2 Trafikantopplæring

**Tiltak 12** Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide støttemateriell om trafikksikkerhet til trafikkopplæringen i barnehagene.

**Ansvar:** Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Kristin Eli Strømme

**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

### Status våren 2016

Trygg Trafikk har gjennomført mange tiltak rettet mot trafikkopplæring i barnehagene, men avventer svar fra Utdanningsdirektoratet om deres rolle i arbeidet. Rammeplan for barnehagene er under revisjon og Trygg Trafikk har våren 2016 deltatt på et seminar i regi av Kunnskapsdepartementet for å gi innspill til ny rammeplan. Trygg Trafikk vil arbeide for å gjøre trafikk til et obligatorisk tema i barnehagens rammeplan og i barnehagenes årsplanarbeid.

Viktige aktiviteter hittil i planperioden er at:

- Trygg Trafikk har holdt barnehagekurs (om lag 1 000 deltakere i 2015) som støtter barnehagene i årsplanarbeidet. Dette er en viktig arena for å spre støttemateriell.
- Trygg Trafikk har godkjent en rekke *Trafikksikre barnehager*, primært gjennom ordningen *Trafikksikker kommune*. Dette er den viktigste arenaen for å spre støttemateriell. Det er laget en egen veileder for [trafikksikre barnehager](#).
- Trygg Trafikk har informert om materiell og tilbud gjennom nyhetsbrev.

### Planer for 2016 og 2017

Arbeidet beskrevet i kulepunktene over vil bli videreført i 2016 og 2017. I tillegg planlegges følgende aktiviteter:

- I juni 2016 vil Trygg Trafikk lansere ny *Barnas Trafikkklubb*. Klubben er laget med tanke på å styrke trafikk i barnehagenes årsplaner, og at arbeidet skal skje i nært samarbeid med foreldrene. Det legges opp til praktisk trening i nærmiljøet.
- Trygg Trafikk vil forsterke det digitale støttematerialet som lages i forbindelse med pedagogsidene til *Barnas Trafikkklubb*, ved å lage et trykt støttemateriale.

Trygg Trafikk ønsker at Utdanningsdirektoratet er med som avsender av støttemateriell til barnehagen og på den måten viser at de er opptatt av trafikkopplæring. Dersom det blir for vanskelig å få til, vil Trygg Trafikk likevel ferdigstille materiell etter planen.

**Tiltak 13** Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, arbeide med å øke andelen grunnskoler som har trafikkopplæring i sine lokale planer til 95 prosent.

**Ansvar:** Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Kristin Eli Strømme

**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

## Status våren 2016

Trygg Trafikk lagde i planperioden 2010-2013 [veiledninger i samarbeid med Utdanningsdirektoratet](#). Disse ligger på nettsidene til Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, og er en viktig hjelp for skolene til å lage egne lokale læreplaner.

Målsettingen om at 95 prosent av grunnskolene skal ha trafikkopplæring i sine lokale planer må sees i forhold til registreringen i 2013, som viste at andelen den gang lå på 78 prosent. Det vil ikke bli gjennomført en ny registrering før i 2017. Det er derfor ikke mulig å si om utviklingen går i positiv eller negativ retning.

Imidlertid har det blitt utført mye arbeid i 2014 og 2015 som har relevans til dette tiltaket. Det gjelder materiellutvikling, kurs og gjennom ordningen *Trafikksikre kommuner* (se tiltak nr 116). Det er mye oppmerksomhet rundt sykling til skolen, særlig etter endring av forskrift til opplæringsloven høsten 2015.

Viktige aktiviteter hittil i planperioden er at:

- Trygg Trafikk har fortløpende utviklet nytt materiell, med hovedvekt på digitale læringsressurser. Dette gjelder:
  - [Grunnleggende opplæring for de første trinnene](#)
  - [Gå-prøve for de første trinnene](#) (ny i 2015)
  - [Sykkelopplæring for 4.-5.trinn](#) med sykkelprøve (nytt digitalt materiell i 2015)
  - [Filmer](#) til sykkelopplæringen
  - [Informasjonsmateriell til pedagoger og foreldre](#)
- Trygg Trafikk godkjenner en rekke [trafikksikre skoler](#), primært gjennom ordningen *Trafikksikker kommune*. Dette er den viktigste arenaen for å støtte skolene i arbeidet med å lage lokale planer for trafikkopplæring. Alle offentlige skoler i kommuner som er godkjente som *Trafikksikre kommuner* skal tilfredsstillere kravene for å bli *Trafikksikker skole*. Blant kravene er at «Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med kunnskapsløftets kompetansemål». Trygg Trafikk har laget en egen veileder for *Trafikksikker skole*.
- Trygg Trafikk sendte høsten 2015 ut en [veileder til alle landets skoler](#) i forbindelse med forskriftsendring om sykling til skolen. Se også tiltak 16.
- Trygg Trafikk informerer og holder skoler oppdatert gjennom nyhetsbrev. Nyhetsbrev går til de som abonnerer. I tillegg får alle skoler henvendelse fra Trygg Trafikk tre ganger i året, ved skolestart, ved oppstart av sykkelsesongen og i reflekskesongen.

## Planer for 2016 og 2017

Arbeidet med læremidler og skolekontakt som er beskrevet i kulepunktene over, vil bli videreført i 2016 og 2017. I 2017 vil det også bli gjennomført en ny kartlegging av hvor stor andel av grunnskolene som har trafikkopplæring i sine lokale planer.

**Tiltak 14** Trygg Trafikk vil utvide ordningen med trafikksikkerhetsambassadører til å omfatte skoler i alle fylker.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Kristin Eli Strømme

### Status våren 2016

Dette tiltaket må sees i nær sammenheng med tiltak 13 (lokale planer) og tiltak 116 (*Trafikksikre kommuner*).

I perioden 2009 – 2016 har Trygg Trafikk hatt en ambassadørordning med lærere i skolen som har hatt et særlig ansvar for å lage og dele sine lokale læreplaner. 17 av 19 fylker har hatt trafikk-sikkerhetsambassadører. De har gått på treårskontrakter med Trygg Trafikk, og det har vært gitt økonomiske støtte til disse lærerne. Det har vært to årlige samlinger for trafikk-sikkerhetsambassadørene og i tillegg kontakt ved behov.

Ordnningen med trafikk-sikkerhetsambassadører er fra 2016 erstattet med et skolenettverk som er skapt gjennom ordningen *Trafikksikker kommune*. Viktige tiltak for skolenettverket er kurs og samlinger lokalt, fylkesvis eller regionvis.

### Planer for 2016 og 2017

I følge tiltak 116 er målsettingen at det skal være minst tre *Trafikksikre kommuner* i hvert fylke. Dette vil gi grunnlag for at skolenettverket omfatter skoler i alle fylker.

### **Tiltak 15** Trygg Trafikk vil videreutvikle digitalt materiell til sykkelopplæring, sykkelprøver og sykkeldager og gjøre dette kjent for skolene.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Kristin Eli Strømme

### Status våren 2016

Trygg Trafikk har laget materiell til skolens sykkelopplæring i 60 år. Fortsatt tilbys trykt materiell, men siden 2015 er alt sykkelmateriell tilgjengelig gratis på Trygg Trafikk sine nettsider. Sykkelprøven ligger også digitalt, noe som gir mulighet for å følge med på antall brukere. Det vises til første kulepunkt under tiltak 13, med lenke til materialet.

### Planer for 2016 og 2017

Trygg Trafikk leder et nytt forskningsprosjekt som gjennomføres av Sintef, og som vil bli avsluttet innen utløpet av planperioden. Her studeres barns oppmerksomhet når de sykler. Prosjektet prøver ut en opplæringsmodell for å finne ut mest mulig om hva slags opplæring som bør anbefales. Siste fase i forskningsprosjektet vil være å revidere gjeldende opplæringsmateriale, ut fra resultatene som framkommer. I tillegg vil det bli brukt ressurser på å gjøre ny kunnskap kjent for skolene.

**Tiltak 16** Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, utarbeide informasjonsmateriale om barn og sykling. Informasjonen skal gis til alle landets grunnskoler.

**Ansvar:** Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet  
**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Kristin Eli Strømme  
**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

#### Status våren 2016

Det er mye oppmerksomhet rundt sykling til skolen, særlig etter endring av forskrift til Opplæringsloven høsten 2015. Trygg Trafikk har spilt en sentral rolle i informasjonsarbeidet rundt dette, blant annet ved at det i forbindelse med forskriftsendringen ble sendt ut en [veileder til alle landets skoler](#). Se også tiltak 13. For å hjelpe den enkelte skole med å lage retningslinjer for sykling, blir det også laget en [egen lysark presentasjon til veilederen](#).

Sammen med flere andre aktører (Foreldreutvalget for Grunnopplæringen, Syklistene, Statens vegvesen og Helsedirektoratet) laget Trygg Trafikk i 2014 en brosjyre som heter [Sykle til skolen](#), der aktørene sammen oppfordrer skoler og foreldre til å la bilen stå og la barn sykle og gå.

#### Planer for 2016 og 2017

Trygg Trafikk, Foreldreutvalget for Grunnopplæringen, Syklistene, Miljøagentene, Statens vegvesen, politiet og Helsedirektoratet planlegger et felles utspill ved skolestart 2016, der de oppfordrer til at flere elever skal gå eller sykle til og fra skolen. Prosjektet heter *Hjertesone – trygg skolevei* og søker å få skoler til å lage en bilfri sone rundt skolen.

Videre vil Trygg Trafikk fortsatt være aktive pådrivere for at skoler lager retningslinjer for sykling til skolen, i samsvar med skolens sykkelopplæring og i samarbeid med foreldrene.

Trygg Trafikk vil følge opp samarbeidet med Utdanningsdirektoratet når saksbehandlingen av forskriftsendringen til Opplæringsloven er endelig avsluttet.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk  
**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard  
**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Kristin Eli Strømme

#### Status våren 2016

Tall fra grunnskolens informasjonssystem, [GSI](#), viser at målet nesten ble nådd allerede skoleåret 2014/2015, som var det første året valgfaget *Trafikk* ble tilbudt på alle tre trinn. Dette året var det 24,5 prosent av skolene som meldte inn at de tilbyr valgfaget.

I skoleåret 2015/2016 tilbyr 26 prosent av alle ungdomsskoler valgfaget *Trafikk*.



For å nå målet har blant annet følgende aktiviteter blitt utført:

- Trygg Trafikk har (foreløpig) gjennomført nettverksmøter med lærere i 16 fylker. Målet for møtene har vært å informere om fagets innhold, samt å dele læringsressurser og idéer.
- Trygg Trafikk har bistått aktivt ved de to studiestedene som tilbyr etter- og videreutdanning for lærere som vil kvalifisere seg til å holde trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget. Dette gjelder Høgskolen i Nord-Trøndelag og Høgskolen i Oslo og Akershus. Trygg Trafikk har stimulert lærere til å ta denne utdanningen.
- Trygg Trafikk ledet læreplanarbeidet for Utdanningsdirektoratet og har utviklet digitale [læringsressurser](#).

### Planer for 2016 og 2017

Trygg Trafikk vil videreføre arbeidet med å lage læremidler og læringsressurser til valgfaget *Trafikk*, og fortsetter med å holde lærerkurs og arrangere nettverksmøter.

**Tiltak 18** Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet vil utvikle støttmateriell til valgfaget *Trafikk* og revidere veiledningen i tråd med endringer i *Trafikkopplæringsforskriften* gjeldende fra januar 2014 og etter erfaringer fra praksis.

**Ansvar:** Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet  
**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Kristin Eli Strømme  
**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

### Status våren 2016

[Veileder til valgfaget Trafikk](#) er revidert etter endringer i *Trafikkopplæringsforskriften* og ligger på nettsidene til Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. I tillegg har Trygg Trafikk laget forslag til [årsplan for valgfaget Trafikk](#). Denne er delt på nettverksmøter (jf. første kulepunkt under tiltak 17).

I tillegg driver Trygg Trafikk et [utstrakt informasjonsarbeid](#), både skriftlig og muntlig, om de formelle kravene til å holde trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget.

### Planer for 2016 og 2017

Trygg Trafikk arbeider med en ny lærebok i valgfaget *Trafikk*, basert på årsplanen. Læreboka er planlagt ferdig høsten 2016.

**Tiltak 19** Trygg Trafikk vil videreutvikle *Real Life Auto* og arbeide for at antall brukere skal øke med 20 prosent sammenliknet med 2013.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Kristin Eli Strømme

**Status våren 2016**

Antall brukere av *Real Life Auto* går litt opp og ned, men har økt fra 2014 til 2015. Målet om 20 prosent økning i forhold til 2013 er ikke nådd.

*Real Life Auto* ble først laget for lærlinger, og er senere videreutviklet med tanke på annen ungdom i samme aldersgruppe. Aktiviteten er størst i de fylkene der programmet/kurset er lagt inn som en del av videregående opplæring og på Bratten aktivitetspark i Bodø. Prosjektet inngår som en del av et metodeutviklingsprosjekt basert på ung-til-ung formidling (jf. tiltak 27). Det viktigste tiltaket for å øke antall brukere har vært knyttet til dette, som foreløpig er et pilotprosjekt i noen få fylker.

**Planer for 2016 og 2017**

I 2016 og 2017 vil hovedfokus være på metodeutviklingsprosjektet (jf. tiltak 27), men Trygg Trafikk vil fortsette med å drifte *Real Life Auto*.

**Tiltak 20** Trygg Trafikk vil årlig ta kontakt med studiesteder for lærerutdanning, både barnehagelærerutdanning og grunnskolelærerutdanning, for å tilby kurs, veiledning og støtte.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Kristin Eli Strømme

**Status våren 2016**

Trygg Trafikk tilbyr kurs til alle de aktuelle studiestedene, men det er ikke alle som takker ja til tilbudet. Det holdes årlig kurs på rundt halvparten av studiestedene.

**Planer for 2016 og 2017**

Arbeidet de to første årene av planperioden vil videreføres i 2016 og 2017.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.3 Utvikling av føreropplæringen og førerprøven

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Gjennomsnittlig antall timer privat øvingskjøring inngår i Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser (tilstandsundersøkelse nr 8). Opplysninger innhentes i samband med at kandidaten avlegger teoretisk prøve. De siste årene med registrering viser en positiv trend – fra 96,5 timer i 2009, til 102 timer i 2011 og 107,5 timer i 2012. Det foreligger ikke resultater fra 2010. På grunn av tekniske problemer foreligger det heller ikke resultater for årene 2013 – 2015.

Statens vegvesen har forenklet prosedyrene for påmelding til kurs for ledsagere.

### Planer for 2016 og 2017

Det vil bli opprettet en prosjektgruppe som skal se nærmere på bruk av ulike plattformer (sosiale medier m.m.) for ytterligere å forbedre informasjonen om føreropplæringen, førerprøven og trekantsamarbeidet (mellom elev, kjørelærer og foresatte).

De tekniske problemene med gjennomføring av tilstandsundersøkelse nr 8 er fortsatt ikke løst. Statens vegvesen vil vurdere om tilstandsundersøkelsen skal gjennomføres på et annet tidspunkt i opplæringen, og om ny *Autosys* skal benyttes i forbindelse med utsendelse av undersøkelsen.

**Tiltak 22** Statens vegvesen vil utvikle en app med veiledning for opplæring og mulighet for å registrere øvingskjøringen med tid og omfang.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Det er tatt en beslutning om at dette tiltaket ikke blir gjennomført slik det opprinnelig var tenkt. Årsaken til dette er at andre aktører har utviklet tilsvarende apper (f.eks. Gjensidige sin app for registrering av privat øvingskjøring, som gir fordeler knyttet forsikringen dersom det kan dokumenteres minst 2 000 km privat øvingskjøring).

Intensjonen som lå i tiltak 22 vil også delvis bli ivaretatt gjennom tiltak 21 (jf. opprettelse av prosjektgruppe som skal se nærmere på hvordan vi skal styrke informasjonen om føreropplæringen ytterligere - se omtale av tiltak 21).

**Tiltak 23** Statens vegvesen vil vurdere krav til videreutdanning for trafikklærere som ikke har trafikkutdanning på høyskolenivå. Disse kravene ses i sammenheng med godkjenning for å undervise i de obligatoriske delene av føreropplæringen.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

#### Status våren 2016

En arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Trafikkforum, ATL og høyskolene i Oslo/Akershus og Nord-Trøndelag har sett nærmere på hvordan utdanningen av trafikklærere i Norge skal videreutvikles. Arbeidsgruppa har utarbeidet en rapport datert desember 2015, der det blant annet foreslås at det innføres krav om etterutdanning for trafikklærere og faglige ledere ved trafikkskoler i Norge. Trafikklærerne pålegges å delta i fem dagers etterutdanning i løpet av fem år, og faglige ledere i åtte dagers etterutdanning i løpet av fem år. Kravet om etterutdanning skal gjelde alle, uavhengig av om de har trafikkførerutdanning på høyskolenivå eller ikke. Dette betyr at forslaget går noe utover det som ligger i ordlyden i tiltak 23.

#### Planer for 2016 og 2017

I dag mangler hjemmel i Vegtrafikkloven til å kunne pålegge trafikklærerne etterutdanning. Det er i forbindelse med forslaget om obligatorisk etterutdanning foreslått en lovendring som skal gi hjemmel for å kunne pålegge slik utdanning. Forslaget om ny lovhjemmel inngår i et større arbeid som omfatter flere lovendringer, også kalt «*Hjemmelsprosjektet*».

Når ny lovhjemmel eventuelt er vedtatt, kan arbeidet med å utforme innholdet i etterutdanningen påbegynnes.

**Tiltak 24** Statens vegvesen vil iverksette etterutdanning av sensorer og kvalitets-sikring av førerprøveavvikling.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

#### Status våren 2016

Forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. (*Sensorforskriften*) fra 2011 trådte i kraft i 2013. Her kreves etterutdanning for sensorer annet hvert år. Første runde med etterutdanning ble igangsatt i 2015.

For sensorer til førerkortklasse B (bil) kreves minimum åtte dager etterutdanning. For sensorer til førerkortklasse A (MC) kreves ytterligere to dager.

### Planer for 2016 og 2017

Tiltaket er iverksatt, og videreføres i 2016 og 2017.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.4 Ungdomstiltak

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktpersoner fra Statens vegvesen:** Arvid Mytting (Trafikantseksjonen), Torbjørn Tronsmoen (Seksjon for Trafikantatferd) og Stein-Helge Mundal (Kjøretøyseksjonen)

**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet)

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Bård Morten Johansen

### Status våren 2016

Dette tiltaket er identisk med tiltak 28 i tiltaksplanen for perioden 2010-2013. Den eneste forskjellen er at Statens vegvesen sto som eneste ansvarlige for tiltak 28, mens tiltak 25 i tiltaksplanen for 2014-2017 skal utføres av Statens vegvesen i samarbeid med politiet og Trygg Trafikk.

På oppdrag fra Statens vegvesen, har SINTEF gjennomført et forprosjekt hvor hovedmålsettingen var å vurdere hva slags teknologi som kan være egnet for å kombinere med opplæringstiltak for den aktuelle målgruppen. Rapporten fra forprosjektet er datert februar 2014: *Tiltak for gjenerverv av førerrett i prøveperioden* (SINTEF A25693). Som en del av rapporten er det også tatt med en vurdering av effekter av en islandsk ordning med obligatoriske kurs for førere med inndratt førerkort.

Trygg Trafikk har utarbeidet en skisse til et prosjekt, der målet er å finne ut om en kombinasjon av kursprogram og adferdsregistrator bidrar til å påvirke atferden hos de som har fått inndratt førerretten i prøveperioden. Målgruppen er unge førere i alderen 18-21 år som har fått inndratt førerretten på grunn av andre forhold enn kjøring i ruspåvirket tilstand. Dette vil i hovedsak gjelde unge førere som er tatt for grove fartsovertredelser. Trygg Trafikk har sendt en henvendelse til Justisdepartementet, som har sendt den videre til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å følge opp saken videre. Prosjektforslaget fra Trygg Trafikk er per 1/6-2016 til vurdering i Vegdirektoratet.

## **Tiltak 26**      **Politiet vil øke kontrollinnsatsen overfor risikosøkende ungdom i prøveperioden.**

**Ansvar:**            Politiet  
**Kontaktperson:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet)

### **Status våren 2016**

I Politidirektoratets *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019* pekes det på at politiet må ha høy oppmerksomhet rettet mot unge førere, da disse har mindre erfaring og ofte høyere risikovillighet enn andre førere. Dette legges til grunn for politiets kontrollvirksomhet. Det er imidlertid en utfordring at det ofte er svært vanskelig å se hvor gamle førerne er før kjøretøyene blir plukket ut til kontroll.

I 2015 var det 10 644 anmeldte fartsovertredelser, hvorav 3 121 fra ATK og 7 523 i politikontroll. Andelen unge (18-24 år) var 28 prosent i politikontroll og 11 prosent i ATK.

### **Planer for 2016 og 2017**

Prioriteringen fortsetter i den ordinære kontrollvirksomheten.

## **Tiltak 27**      **Trygg Trafikk vil gjennomføre et metodeutviklingsprosjekt basert på ung-til-ung formidling.**

**Ansvar:**            Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Kristin Eli Strømme

### **Status våren 2016**

Trygg Trafikk leder et pilotprosjekt på videregående skole som bygger på følgende kunnskap:

- Ung-til-ung formidling fungerer bedre enn voksenformidling (peer education).
- Aktiv deltagelse gir bedre effekt enn å være passiv mottager av et budskap.
- Tiltak må vare over en viss tid for å skape endring (seks uker og fire uker er prøvd ut).
- Innholdet skal være engasjerende og lett å dele med andre.

Det er utviklet en kampanje i form av en konkurranse, og med utstrakt bruk av sosiale medier. Det første skoleåret (2014-2015) ble prosjektet prøvd ut med ambassadører som fikk opplæring for å kunne drive ung-til-ung formidling. Det andre året (2015-2016) er tiltaket i tillegg prøvd ut på skoler, både med og uten ambassadører. Det viser seg at elevråd eller russestyre kan fungere like godt som andre utvalgte ambassadører. Det viktigste er at de som leder arbeidet ved den enkelte skole er engasjert og har en viss status i miljøet. Konkurransen består av ukesoppdrag som kommuniseres gjennom nettside, plakater og sosiale medier. Stor deltagelse gir mange poeng.

### **Planer for 2016 og 2017**

En intern evalueringsrapport er ferdigstilt og vil bli brukt til å konkretisere videre mål for prosjektet. Prosjektet planlegges i større skala skoleåret 2016-2017, men det er ikke tatt stilling til prosjektets endelige omfang.



**Tiltak 28** Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil ta initiativ overfor forsikrings- selskapene for å etablere nye skadereduserende ordninger overfor ungdom.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen) og Trygg Trafikk

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Bård Morten Johansen

**Status våren 2016**

Det er registrert interesse fra forsikringsselskapene for å etablere tilbud til unge førere basert på reduksjon i forsikringspremien eller tilbakebetaling av ungdomstillegget ved bruk av atferdsregistrator. Det er imidlertid ikke tatt noe samlet initiativ fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

**Planer for 2016 og 2017**

For å få igangsatt dette arbeidet på en systematisk måte er det innledningsvis behov for å skaffe en oversikt over hvilke forsikringsselskaper som allerede tilbyr slike ordninger, og hvem som planlegger dette.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen), politiet og Trygg Trafikk

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet)

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Bård Morten Johansen

**Status våren 2016**

Tiltaket er ikke igangsatt.

**Planer for 2016 og 2017**

Vurderingen vil bli satt bort til konsulent/forskningsinstitutt. En mulig tilnærming vil være å ha et tredelt oppdrag:

- Litteraturstudie/metaanalyse for å få fram kunnskap om hvilke typer ungdomsrettede trafikksikkerhetstiltak som virker/ikke virker.
- Oversikt over ungdomsrettede trafikksikkerhetstiltak i Norge. Vurdering av disse basert på kunnskap fra litteraturstudien (supplert med eventuelle resultater av evaluering av tiltaket)
- Anbefalinger om hva vi skal satse på videre.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.5 Tiltak rettet mot eldre trafikanter

### **Tiltak 30** Statens vegvesen vil gjennomføre tiltak for å øke deltakelsen på *Bilførere 65+*.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Geir Notland (Trafikantseksjonen) til april 2016  
Rolf Brandtzæg (Trafikantseksjonen) fra april 2016

#### **Status våren 2016**

*Bilførere 65+* har vært forankret i nasjonale trafikksikkerhetsplaner siden 1999. Hovedmålgruppen er personer med førerrett i førerkortklasse B som fyller 70 år inneværende år, men også personer i yngre og eldre aldersklasser kan delta. Fram til 2009 lå deltakelsen på 15 – 20 prosent av 70-årskullet med førerkort. Etter dette har det vært en klar nedgang.

I 2012 ble det besluttet at kurskonseptet skulle settes ut til en ekstern aktør, og etter en anbudsprosess ble ATL tildelt oppgaven. De driftet kurset i 2013 og 2014, mens Statens vegvesen bidro med noe markedsføring og ressurser. Det viste seg at ATL ikke fikk den ønskede oppslutningen om kursene, og partene ble derfor enige om å avslutte samarbeidet fra 31/12-2014.

På grunnlag av dette ble det tatt en sentral beslutning om at Statens vegvesen skulle overta driften av kurset fra 1/1-2015, og gjennomføre det i egen regi ved bruk av egnet personell. Kurset har fra dette tidspunkt kun teoretisk innhold, og antall timer undervisning er redusert fra 12 til 8. Kursdeltakerne blir motivert til å ta kontakt med en trafikkskole for å gjennomføre en eventuell praktisk del. Kurset har tidligere kostet om lag kr 1 000, men er fra 1/1-2015 gratis for deltakerne.

Vegdirektoratet har etablert (og bidrar i) et eget nettverk for *Bilførere 65+*. Vegdirektoratet står videre for årlig utsendelse av infobrev til 70-årskullet og gjennomfører sentral opplæring av kursholdere. Statens vegvesen sine regioner har som oppgave å organisere kursene, sørge for at de gjennomføres og bidra i det nasjonale nettverket for *Bilførere 65+*.

Et elektronisk påmeldingssystem ble tatt i bruk i april 2016.

I 2015 sendte Statens vegvesen ut om lag 30 000 brev til 70-åringer med førerkort, der de ble gitt tilbud om deltakelse på kurs. 3 365 deltok på kursene, hvilket tilsvarer 11,2 prosent av de utsendte brevene. Deltakelsen var noe lavere enn det som var forventet, noe som sannsynligvis i stor grad skyldes at kurstilbudet var for dårlig utbygd. Dette er nå rettet på, og det er et mål om en fordobling av deltakelsen i 2016.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Ingen ytterligere tiltak under planlegging. Imidlertid vil Vegdirektoratet følge utviklingen når det gjelder deltakelse på kurset.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Geir Notland (Trafikantseksjonen) til april 2016

Rolf Brandtzæg (Trafikantseksjonen) fra april 2016

#### Status våren 2016

EU sitt tredje førerkortdirektiv stiller krav om at førerkortet må fornyes fra fylte 75 år (personlig fram møte på trafikkstasjon for framvisning av helseattest). Helsedirektoratet har, i samarbeid med Politidirektoratet og Vegdirektoratet, gitt ut rapporten *Eldre og førerkort* (februar 2015). I rapporten foreslås det å innføre et obligatorisk kurs (70+) som bilførere må ha vært gjennom før de fornyer førerkortet sitt ved 75-årsalderen.

#### Planer for 2016 og 2017

Statens vegvesen planlegger å igangsette en utredning i 2017. Her vil det bli sett nærmere på forslaget i rapporten *Eldre og førerkort*, om obligatorisk kurs for å fornye førerkortet ved fylte 75 år. Her vil det blant annet bli sett nærmere på de juridiske aspektene ved forslaget, herunder om EU/EØS-regelverket gir mulighet for å pålegge trafikantene et slikt kurs.

Det er satt av et beløp til en slik utredning på Trafikantseksjonen sitt budsjett for 2017.

**Tiltak 32** Helsedirektoratet vil gjennomgå regelverket for førerkort med sikte på å bedre meldingsrutinene fra lege, psykolog og optiker til fylkesmannen (helsekrav for førerkort).

**Ansvar:** Helsedirektoratet

**Kontaktperson:** Bente Moe

#### Status våren 2016

Helsedirektoratet har utarbeidet et høringsutkast til nye helsekrav for førerkort (vedlegg 1 til *Førerkortforskriften*). Høringsutkastet er datert 15/12-2014 og høringsfristen var 15/3-2015. Forslaget innebærer at helsekravene vil framgå klarere i *Førerkortforskriften*. Dette forventes å gi økt rettssikkerhet, samt at Fylkesmennene (fylkeslegene) vil få færre saker til behandling, og dermed frigjort ressurser til andre viktige oppgaver. De nye helsekravene skal etter planen iverksettes fra 1/10-2016.

I nytt vedlegg 1 om *Helsekrav til førerrett* blir fastlegen den sentrale person i vurderingen av om helsekrav er oppfylt ved de ulike helsesvekkelser av betydning for førerretten. Det er fastlegen som er best oppdatert på de ulike tilstander som kan virke inn på førerkortinnehavernes kjøreevne. Nye regler med tilhørende helseattest gjør at landets leger også må oppdatere seg selv i førerkort-spørsmål.

Vedlegg 1 er i stor grad diagnoserettet. Tilhørende veileder gir for ulike tilstander klare føringer for når fastlege og eventuell spesialist har en forpliktelse til å si fra at helsekrav ikke er oppfylt for

nærmere angitt tidsrom. Dette skal legen gi både muntlig og skriftlig beskjed om. Som før skal Fylkesmannen ha skriftlig melding ved svekkelser som forventes å vare lenger enn seks måneder.

Det nye regelverket er skrevet på en måte slik at brukerne selv kan forstå reglene. Der det er nødvendig å bruke medisinske uttrykk, vil brukerne eventuelt kunne spørre helsepersonell (eventuelt Google) om avklaring. Når brukerne i større grad leser regelverket vil de også bli gjort mer ansvarlig for å etterleve bestemmelsene om ikke å kjøre når helsetilstanden kan medføre nedsatt kjøreevne.

I sum bør meldingsrutinene bli bedre i alle ledd på helsesiden. Arbeidet med å revidere *Meldepliktforskriften* er foreløpig ikke påbegynt, men skal etter planen startes høsten 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Med utgangspunkt i de endringer det legges opp til når det gjelder helsekrav for førerkort, vil det bli sett nærmere på framtidig samhandling mellom helsemyndighetene, politiet og Statens vegvesen når det gjelder førerkortsaker.

**Tiltak 33** Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, utarbeide et opplegg for trafiksikkerhetskurs som kan avholdes på eldresentre, aktivitetssentre og liknende. Kurset skal i første rekke fokusere på eldre i rollen som fotgjengere.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Ida Bergene Kongsrud (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Tiltaket gjennomføres i et samarbeid mellom Statens vegvesen, Pensjonistforbundet og Trygg Trafikk.

Det foreligger:

- Prosjektbeskrivelse (sist oppdatert 3/3-2014)
- Statusrapport per 17/6-2014
- Forprosjektrapport med «*anbefalinger for gjennomføring av tiltak 33 – Kursopplegg for eldre fotgjengere*» (datert 1/12-2014)
- Kommunikasjonsplan (oppdatert 8/3-2016)

I 2015 er det arbeidet med å lage trafiksikkerhetsmateriell som kan brukes på ulike typer seniorsamlinger. Materiellet er nå godkjent av styringsgruppa, og består av presentasjoner med veiledninger og støttemateriell.

### Planer for 2016 og 2017

Det planlegges to pilotgjennomføringer i lokale pensjonistforeninger våren 2016, for å teste ut materiellet. Disse gjennomføres i Kleive utenfor Molde og på Kaldbakken i Oslo. Pilotene vil bli evaluert, og materiellet justert i samsvar med resultatet av evalueringen. Deretter vil det bli gjort tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Det er laget plan for hvordan tilbudet skal kommuniseres ut.

**Tiltak 34** Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, gjennomføre en prosess etter OLA-metoden, med eldre trafikanter som tema.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Et oppstartsnotat for arbeidet med Eldre-OLA er datert 7/8-2014. Det blir her skissert en prosess med tre heldagsmøter (møte nr 1: Legge fram og diskutere faktagrunnlag, møte nr 2: Diskutere forslag og idéer til løsninger og møte nr 3: Gjennomgang av tiltak som den enkelte aktør vil forplikte seg til å gjennomføre)

Møte nr 1 ble avholdt 15/12-2014. Foruten Statens vegvesen deltok representanter fra Pensjonistforbundet, Finans Norge, ATL, Personskadeforbundet LTN, Seniorsaken, Skadeforebyggende Forum, Trygg Trafikk, UP og Helsedirektoratet.

Etter møte nr 1 trakk Politiet og ATL seg fra arbeidet. I tillegg førte langvarig sykdom til at prosessen stoppet opp.

**Planer for 2016 og 2017**

Det er ikke avklart om, og i tilfelle hvordan, dette arbeidet skal videreføres.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.6 Trafikanttiltak rettet mot MC-førere

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen/Regionene)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

Det er opprettet et nettverk med MC-distriktskontakter, som møtes en gang i året. Nettverket har diskutert opplegg for gjennomføring av de årlige trafikksikkerhetsdagene for MC. Slike trafikksikkerhetsdager arrangeres nå i de fleste regioner. Mange steder gjøres dette i nært samarbeid med NMCU.

**Planer for 2016 og 2017**

Det vil i 2016 bli laget retningslinjer for gjennomføring av de årlige trafikksikkerhetsdagene.

**Tiltak 36** Statens vegvesen vil utrede muligheter for, og konsekvenser av, å heve aldersgrensen for førerrett for lett motorsykkel (A1) fra 16 til 18 år.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

TØI har utarbeidet en rapport der det er sett på mulige konsekvenser for trafikksikkerheten av å:

- Øke førerkortaldere for lett MC fra 16 til 18 år.
- Senke aldersgrensen for 3- og 4-hjulsmoped over 150 kg (inkludert mopedbiler) fra 18 til 16 år.

Jf. TØI rapport 1419/2015 *Økt førerkortaldere for lett motorsykkel? Mulig virkning for trafikksikkerhet.*

**Planer for 2016 og 2017**

Statens vegvesen støtter ikke uten videre de forutsetningene som er lagt til grunn i TØI rapport 1419/2015, med hensyn til ulykkessituasjonen. I 2016 vil det derfor bli gjort en ny ulykkesanalyse. Denne vil, sammen med TØI rapport 1419/2015 være grunnlag for å vurdere hvor vidt aldersgrensen for lett MC skal foreslås hevet fra 16 til 18 år.

**Tiltak 37** Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkeleksperter, som kan benyttes til bevisstgjøring og holdnings-skapende arbeid for førere av lett motorsykkel og moped.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

Det er under etablering en arbeidsgruppe som skal lage et opplegg for trafikksikkerhetsteam med motorsykkeleksperter. Arbeidsgruppen vil, foruten Statens vegvesen, bestå av representanter fra NMCU og bransjeorganisasjonene for MC.

**Planer for 2016 og 2017**

Arbeidet som er startet opp videreføres.



## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.7 Tiltak rettet mot innvandrere

**Tiltak 38** Statens vegvesen vil bidra til at introduksjonsprogrammet inneholder nødvendig informasjon om det norske førerkortsystemet, trafikreglene, sikring av barn i bil, håndheving og trafikkultur.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i nært samarbeid med Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Det er avholdt møte mellom Statens vegvesen og Integrerings- og mangfoldsdirektoratet 30/5-2016 der oppstart av arbeidet med dette tiltaket var tema.

**Tiltak 39** Statens vegvesen vil, i samarbeid med Kunnskapsdepartementet og Barne-, likestillings-, og inkluderingsdepartementet, integrere trafikksikkerhet og norsk trafikk-kultur i kurset Norsk og samfunnskunnskap.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i nært samarbeid med Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Det er avholdt møte mellom Statens vegvesen og Integrerings- og mangfoldsdirektoratet 30/5-2016 der oppstart av arbeidet med dette tiltaket var tema.

**Tiltak 40** Statens vegvesen vil utarbeide informasjonsmateriell om trafikksikkerhet på aktuelle språk. Materialet vil bli distribuert gjennom relevante kanaler, trafikkskoler og aktuelle nettsteder.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i nært samarbeid med Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arild Engebretsen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Ikke igangsatt.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Carina Henske

#### **Status våren 2016**

Brosjyren *Sikkerhet i bil* er oversatt til 10 språk; arabisk, engelsk, polsk, slovensk, somali, sorani, thai, tyrkisk, urdu og vietnamesisk. Denne tar for seg både barn og voksnes sikkerhet i bil. Det blir opplyst om brosjyren på ulike kurs, men Trygg Trafikk har ikke noe særskilt aktivitet med hensyn til spredning.

Trygg Trafikk har kjørt kurs for taxisjåførere om sikring av barn i bil i fem fylker. En stor andel av taxisjåførene er ikke etnisk norske.

**Tiltak 42** Trygg Trafikk vil gjennomføre et pilotprosjekt overfor innvandrere om sikring av barn i bil i en bydel i Oslo.

**Ansvar:** Trygg Trafikk  
**Kontaktperson:** Tori Grytli

#### **Status våren 2016**

Prosjektet er ikke påbegynt.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Det foreligger ingen konkrete planer om å igangsette et slikt prosjekt.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.8 Tiltak rettet mot yrkessjåførere

**Tiltak 43** Statens vegvesen vil utrede et modulbasert læreplanverk som omfatter både føreropplæringen og yrkessjåførutdanningen.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arvid Mytting (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Forslag til ny læreplan skal sendes ut på høring våren 2016. Denne dekker alle førerkortklasser, også førerkort for tunge kjøretøy.

Når det gjelder yrkessjåførutdanningen har man valgt å se an EU sin oppfølging av *Yrkessjåførdirektivet* med hensyn på yrkessjåførutdanningen.

### Planer for 2016 og 2017

Avventer hva som skjer i EU, og har derfor ingen konkret tidsplan for arbeidet framover.

**Tiltak 44** Statens vegvesen vil, i samarbeid med taxinæringen, utrede krav til yrkesmessig kompetanseheving for alle taxisjåførere.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arvid Mytting/Hicham El Houssaini (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Tiltaket er lagt på vent, etter signaler fra Samferdselsdepartementet om at dette per nå ikke er prioritert.

### Planer for 2016 og 2017

Avventer eventuelle nye signaler fra Samferdselsdepartementet.

**Tiltak 45** Statens vegvesen vil vurdere om det bør innføres krav om yrkesrettet utdanning for de som driver yrkesmessig varetransport med andre lette kjøretøy (budbilsjåførere m.m.)

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arvid Mytting (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

Tiltaket er lagt på vent, etter signaler fra Samferdselsdepartementet om at dette per nå ikke er prioritert.

**Planer for 2016 og 2017**

Avventer eventuelle nye signaler fra Samferdselsdepartementet.

**Tiltak 46**      **Statens vegvesen vil utrede en modell for etterutdanning av førere av utrykningskjøretøy.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Hicham El Houssaini (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

Det er vurdert at det bør sees på helheten i opplæringen av førere av utrykningskjøretøy, dvs grunnutdanningen i tillegg til etterutdanning. Dette arbeidet er ikke igangsatt.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.9 [Behov for å vurdere regelverksendringer knyttet til trafikantatferd](#)

**Tiltak 47**      **Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene og kommunene, kartlegge behovet for forkjørsregulering av fylkesveger og kommunale veger, og påbegynne gjennomføring med sikte på likeartet praksis i hele landet.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen/Regionene)

**Kontaktperson:** Bjørn Skaar (Seksjon for Trafikkforvaltning)

**Status våren 2016**

I resultatavtalen med Vegdirektøren for 2011 ble Region øst tildelt følgende utviklingsoppgave innenfor trafikksikkerhet: «*Tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og vurdering av forkjørsregulering av veger*». Rapport fra dette arbeidet er datert april 2012 og er lagt inn som rapport nr 113 i Statens vegvesen sin rapportserie. Rapporten gir anbefalinger om kriterier for bruk av forkjørsregulering.

Basert på rapporten fra SVV Region øst ble det fremmet en sak for etatsledermøtet (ELM) i SVV 26./27. juni 2013. ELM sluttet seg der til følgende prinsipper for forkjørsregulering:

- Alle riks- og fylkesveger utenfor tettbygd strøk bør være forkjørsveger.
- Alle riksveger og primære fylkesveger innenfor tettbygdstrøk bør være forkjørsveger.
- Kommunale veger/gater med funksjon som hovedveg eller samleveg bør også være forkjørsveger.

For riksvegnettet kreves små/ingen endringer, mens det er behov for mer omfattende tiltak på fylkesveger og kommunale veger. I etterkant av behandlingen i ELM ble det foretatt en kartlegging av kostnadsbehov på fylkesvegnettet. Kostnaden ble stipulert til 220 mill. kr. Dette ble meddelt ELM i oppfølgingssak 13./14. november 2014. ELM besluttet at saken skulle tas opp i relevante fora for å finne fram til en god modell for gjennomføring, med tidsplan og finansiering. Dette gjelder:

- Vegdirektørens kontaktmøte med fylkeskommunene og tilsvarende initiativ overfor kommunesektorens organisasjon.
- Regionale innspill til fylkenes trafiksikkerhetsutvalg (FTU)
- Regionale innspill til de kommunale trafiksikkerhetsplanene.

Det gis ingen tilskudd fra staten for å gjennomføre økt forkjørregulering av fylkesveger og kommunale veger. Gjennomføring av forkjørregulering basert på kriteriene som ELM besluttet, må derfor være basert på frivillighet hos fylkeskommunene og kommunene. Det er tatt initiativ lokalt enkelte steder, men det er ikke realistisk å få til et nasjonalt løft som omfatter alle fylker/kommuner.

#### **Tiltak 48**      **Statens vegvesen vil utrede konsekvenser av å innføre forbud mot å sykle på fortau.**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Guro Berge (Seksjon for Transportplanlegging)

#### **Status våren 2016**

Statens vegvesen har, som en del av etatsprogrammet BEST, gitt Norconsult et FoU-opppdrag, der de skal se på hva som må gjennomføres av tiltak i Midtbyen i Trondheim for å få et separat nett for sykkeltrafikk. Oppdraget ble påbegynt årsskiftet 2015/2016, og skal være ferdig innen utgangen av 2016.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Rapporten fra Norconsult vil gi et grunnlag for å anslå hvor mye det vil koste å gi syklist og fotgjengere hvert sitt separate tilbud. Dette vil igjen være et viktig utgangspunkt for å vurdere konsekvenser av å innføre et forbud mot å sykle på fortau.

**Tiltak 49**      **Helsedirektoratet og Statens vegvesen vil vurdere å skjerpe kravene for å skrive ut legeattester som fritar for bruk av bilbelte**

**Ansvar:**            Helsedirektoratet og Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø og teknologi-avdelingen og Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Bente Moe

**Status våren 2016**

Arbeidet er foreløpig ikke prioritert av kapasitetsgrunner.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.1 Kontroll av trafikanter

**Tiltak 50**      **Politiet vil vurdere uttesting av automatisk fartsmålerutstyr med kombinasjon av stoppost og automatisk registrering av overtredelsen.**

**Ansvar:**            Politiet

**Kontaktperson:** Jan M Guttormsen (Politidirektoratet)

**Status våren 2016**

Det er foreløpig ikke aktuelt å prioritere en uttesting av automatisk fartsmålerutstyr da de tildelte ressursene må benyttes på andre områder.

**Planer for 2016 og 2017**

Det er planlagt å overføre det administrative og faglige ansvaret for politiets ATK-senter fra Møre og Romsdal politidistrikt til Utrykningspolitiet. En slik overføring er planlagt gjennomført innen 1/1-2017. Utrykningspolitiet vil vurdere en uttesting av automatisk fartsmålerutstyr etter en slik overføring, med bakgrunn i politiets totale fartskontrollinnsats.



### **Tiltak 51** Statens vegvesen vil evaluere effekten av streknings-ATK for å påvise ulykkeseffekter.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Arild Ragnøy (Trafikksikkerhetsseksjonen)

#### **Status våren 2016**

TØI gjennomførte i 2014 en før- og etterundersøkelse for å finne ulykkeseffekter av streknings-ATK, Jf. TØI-rapport 1339/2014. Det ble sett på 14 ulike strekninger med Streknings-ATK, hvorav 8 i tunnel. Undersøkelsen viste at streknings-ATK i gjennomsnitt reduserer antall drepte og hardt skadde med mellom 49 og 54 prosent. Resultatene tyder på at virkningen er minst like stor i tunnel som på strekninger med veg i dagen.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Tiltaket er fullført, og krever ikke videre innsats i 2016 og 2017.

### **Tiltak 52** Politiet vil gjennomføre årlige kontrolluker med fokus på alkoholpåvirket kjøring.

**Ansvar:** Politiet

**Kontaktperson:** Roar Skjelbred Larsen (Utrykningspolitiet)

#### **Status våren 2016**

I 2014 ble det gjennomført to kontrolluker med fokus på ruspåvirket kjøring. Kontrollukene ble gjennomført i uke 23 og uke 50. I uke 23 ble 44 117 førere kontrollert, hvorav 233 ble anmeldt for ruspåvirket kjøring (0,53 prosent). I uke 50 ble 40 247 førere kontrollert, hvorav 172 ble anmeldt for ruspåvirket kjøring (0,43 prosent).

Også i 2015 ble ukene 23 og 50 brukt som kontrolluker. I uke 23 ble 52 501 førere kontrollert, hvorav 221 ble anmeldt for ruspåvirket kjøring (0,42 prosent). I uke 50 ble 41 103 førere kontrollert, hvorav 198 ble anmeldt for ruspåvirket kjøring (0,48 prosent).

I tillegg gjennomførte UP en egen veikantundersøkelse på alkoholpåvirket kjøring i 2015. 55 347 førere ble kontrollert og 96 førere anmeldt for alkoholpåvirket kjøring. Det utgjorde 0,17 prosent av de kontrollerte førerne.

Tall fra politiets kontrollstatistikk viser at politiet totalt i 2014 kontrollerte 1 581 503 førere, og at 9 215 ble anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand. I 2015 kontrollerte politiet 1 452 173 førere, og 9 484 ble anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand.

#### **Planer for 2016 og 2017**

I 2016 er det som ovenfor nevnt planlagt to kontrolluker og det samme antallet uker vil bli gjennomført i 2017.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Politiet

**Kontaktperson:** Roar Skjelbred Larsen (Utrykningspolitiet)

#### **Status våren 2016**

Utrykningspolitiet har anskaffet og tatt i bruk 20 analyseinstrumenter av typen Däger DrugTest 500, og har så langt erfart at instrumentet har avdekket flere sjåførere påvirket av andre stoffer enn alkohol.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Utrykningspolitiet har planer om å utvide antallet analyseinstrumenter.

## **Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 Kontroll av kjøretøy**

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen/Regionene)

**Kontaktperson:** Tron Ersvik (Tilsyns- og kontrollseksjonen)

#### **Status våren 2016**

Dette tiltaket er en videreføring av tiltak 126 i tiltaksplanen for trafiksikkerhet for planperioden 2010-2013. Videre er kravet om at det skal gjennomføres bremsekontroll ved minst 10 prosent av alle utekontroller av tunge kjøretøy tatt inn som resultatkrav i regionvegsejefenes resultatavtaler med Vegdirektøren.

Statistikk for perioden 2010-2014 viser at andel utekontroller som omfatter kontroll av bremselåp på mellom 10,3 prosent og 12,6 prosent. I 2015 sank imidlertid andelen til 9,1 prosent. Oversikten nedenfor, med statistikk for 2014 og 2015 viser at det er betydelige regionale forskjeller. Region nord skiller seg ut med betydelig lavere måloppnåelse enn de andre regionene.

	2014	2015
Region øst	11,7 %	8,0 %
Region sør	16,2 %	13,2 %
Region vest	11,4 %	11,6 %
Region midt	10,8 %	8,3 %
Region nord	8,1 %	5,2 %
<b>Totalt Norge</b>	<b>11,3 %</b>	<b>9,1 %</b>

Det er viktig å presisere at det ikke er andelen, men *antall* bremsekontroller, som betyr noe for trafikksikkerheten. Imidlertid var også *antall* bremsekontroller i 2015 (6 852) betydelig lavere enn gjennomsnittet for årene 2010-2014 (8 148).

**Tiltak 55** Politiet vil videreutvikle automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR) for mer effektivt å fange opp kjøretøy der eier/fører mistenkes for grove brudd på vegtrafikklovgivningen.

**Ansvar:** Politiet

**Kontaktperson:** Roar Skjelbred Larsen (Utrykningspolitiet)

#### Status våren 2016

Utrykningspolitiet har god erfaring med bruk av ANPR. I samarbeid med Statens vegvesen og Tollvesenet vil Utrykningspolitiet anskaffe flere apparater, slik at politidistriktene også gis tilgang til ANPR utstyr.

#### Planer for 2016 og 2017

Politidistriktene tar i bruk ANPR, og vi forventer flere pågripelser på bakgrunn av ANPRs "automatiserte politiblikk".

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen) og politiet

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Tron Ersvik (Tilsyn- og kontrollseksjonen)

**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet)

#### Status våren 2016

Arbeidet inngår som en del av *hjemmelsprosjektet* som er påbegynt. Som et ledd i dette arbeidet ble det i april 2016 sendt ut forarbeid til høringen om implementering av kjøretøykontrollpakken.

## Planer for 2016 og 2017

Arbeidet med å avklare og utrede hjemmelsgrunnlaget fortsetter i 2016 og 2017.

**Tiltak 57** Statens vegvesen vil ta i bruk termografi som en ordinær del av kontrollvirksomheten for å avdekke dårlige bremseser.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Tor Aksnes (Tilsyn- og kontrollseksjonen)

### Status våren 2016

Statens vegvesen har etablert til sammen fem anlegg for termografi, der utsiling av kjøretøy med indikasjon på feil når det gjelder bremseser, hjul og drivverk skjer inne på selve kontrollplassen. Disse er sporadisk i bruk. Det er et klart potensiale for økt bruk.

## Planer for 2016 og 2017

Det er foreslått å etablere en termoportall på Svinesund, for å teste ut høyhastighets termografi. Dette innebærer at utvelgelse av kjøretøy med indikasjon på feil skjer i kjørefart.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 [Tilsyn](#)

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Gro Bakkerud (Tilsyn- og kontrollseksjonen)

### Status våren 2016

Gjennom «Hjemmelsprosjektet» er det utarbeidet forslag til nye hjemler for tilsyn i Vegtrafikkloven, både på trafikant- og på kjøretøyområdet. Forslaget ble sendt til Samferdselsdepartementet 22/12-2015, men på grunn av behov for å samordne arbeidet med å gjennomføre direktiv 2014/45/EU som omhandler periodisk kontroll, direktiv 2014/47/EU som omhandler kontroll av nyttekjøretøy langs vei og fartsskriverforordningen (EU) 165/2014, ble det sendt ut tre høringsnotater i slutten av april 2016.

På trafikantområdet går forslaget ut på å oppheve Vegtrafikklovens § 13 femte ledd og 19 a, og erstatte dem med §§ 19 a til 19 d. Det foreslås innført hjemmel for personlig godkjenning og det vil bli klarere hjemmel for godkjenning av virksomhetene og hjemmel for at det forskriftsfestes hvem som er godkjennings- og tilsynsmyndighet. Det foreslås også hjemmel for stansing og tvangsmulkt som reaksjoner, i tillegg til allerede eksisterende reaksjoner som er pålegg, advarsel og tilbakekalling

av godkjenning. På trafikantområdet foreslås også endringer i Vegtrafikklovens §§ 26, 27 og 29. Hjemmel for tilsyn foreslås lagt til Vegtrafikkloven, og det blir også hjemmel her for å ilegge reaksjoner. Det innføres krav om etterutdanning og tvangsmulkt som reaksjoner, i tillegg til de allerede eksisterende reaksjonene. Både på trafikant- og kjøretøyområdet foreslås det hjemmel i Vegtrafikkloven for å føre tilsyn med og reagere overfor ulovlig virksomhet.

Det ventes tilbakemelding fra departementet i slutten av mai 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Forslag til nye hjemler i Vegtrafikkloven skal etter planen sendes på høring våren 2016. Oppsummeringen skal være klar og oversendes departementet i begynnelsen av september 2016, slik at departementet kan forberede det videre arbeidet med å fremme en lovproposisjon.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.4 Straff og sanksjoner

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)  
**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Dag Terje Langnes (Trafikantseksjonen)  
**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet)

### Status våren 2016

Statens vegvesen, Region midt har skrevet interne notater der praktiseringen av Vegtrafikklovens §34 i Møre og Romsdal er vurdert. Vegdirektoratet har gitt tilbakemelding til Region midt der det presiseres at det ikke er anledning for den enkelte fastlege å kreve kjørevurdering hos Statens vegvesen, uten at Fylkeslegen først er involvert.

I TØI rapport 1386/2014 har TØI sett nærmere på hvordan økt innsats for tilbakekalling av førerrett hos personer med helserelaterte problemer har påvirket trafikksikkerheten. I rapporten konkluderes det med at den økte satsingen på bruk av §34 for tilbakekalling av førerrett i Møre og Romsdal har bidratt til nedgang i ulykkesrisikoen, og at dette ser ut til å være et virksomt tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. TØI har som utgangspunkt for denne konklusjonen sett på ulykkessituasjonen i en førperiode fra 2001 – 2009 og en etterperiode i 2011 og 2012. En sammenlikning mellom fylkene viser større risikoreduksjon per 1 000 førerkortinnehav i Møre og Romsdal enn det som er gjennomsnittet for landet for øvrig. Dette gjelder både risikoen for å bli involvert i en personskadeulykke og risikoen for å bli drept. Den reduserte risikoen for å bli drept var signifikant større i Møre og Romsdal (66 prosent) enn i resten av landet (35 prosent).

Nye helsekrav til innehavere av førerkort (vedlegg 1 til *Førerkortforskriften*) skal etter planen iverksettes fra 1/10-2016 (jf. tiltak 32). Her vil det bli gitt klarere regler når det gjelder praktisering av ordningen med kjørevurderinger knyttet til syn.

### Planer for 2016 og 2017

Med utgangspunkt i de endringer det legges opp til når det gjelder helsekrav for førerkort, vil det bli sett nærmere på framtidig samhandling mellom helsemyndighetene, politiet og Statens vegvesen når det gjelder førerkortsaker. Rutiner i samband med kjørevurdering vil være et aktuelt tema i denne sammenheng.

### **Tiltak 60** Statens vegvesen vil gjøre en faglig vurdering av effekten av endringer i innslagspunktet for tap av førerrett ved fartsoverskridelser.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Tiltaket er ikke påbegynt.

### **Tiltak 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 vegtrafikklovgivningen.

**Ansvar:** Politiet og Statens vegvesen

**Kontaktperson fra politiet:** Roar Skjelbred Larsen (Utrykningspolitiet)

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Tron Ersvik (Tilsyn- og kontrollseksjonen)

### Status våren 2016

Vilkårene i Vegtrafikkloven § 36b, for bruk av tilbakeholdelse som sikringstiltak, ble endret med virkning fra 1/5-2015. Det er nå ikke lenger et krav at boten som søkes sikret er vedtatt eller fastsatt i dom. Tilbakeholdelse kan utøves i forhold til dekning av bot, gebyr og saksomkostninger, samt uavhengig av hvilket land føreren er bosatt i.

Det er videre gitt hjemmel for bruk av mekaniske eller elektroniske innretninger for å immobilisere kjøretøy som er holdt tilbake, tatt i forvaring eller nektet brukt.

### Planer for 2016 og 2017

Utrykningspolitiet vil, gjennom bl.a. kontaktpersoner i politidistriktene (UP's påtalekontaktnettverk), konferanser og andre arenaer, følge opp at regelverket blir bekjentgjort og at mulighetene det nye regelverket gir, blir utnyttet som tiltenkt.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.1 Kjøretøytiltak - Forskrifter og tekniske krav

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arne Larsen Island (Seksjon for Trafikantatferd)

### Status våren 2016

Tunge kjøretøy: Lastsikring er tatt inn som eget kontrollpunkt i EU-direktiv 2014/47eu *Veikant-kontrolldirektivet*, som trer i kraft mai 2018. Direktivet innebærer behov for norsk forskriftsendring når det gjelder sikring av last for tunge kjøretøyer. Ny forskrift må foreligge innen mai 2017. Arbeidet med ny forskrift er imidlertid ikke igangsatt.

Personbil: På [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) er det lagt ut informasjon om riktig sikring av last i personbil, med egne beskrivelser for sikring av last i kupéen, i bagasjerommet, på taket og på tilhenger. Informasjonen ble sist oppdatert i november 2014.

Det finnes i dag en generell bestemmelse om lastsikring i personbil i Vegtrafikklovens § 23, der det heter at kjøretøyet skal være «forsvarlig lastet». Det er ikke igangsatt noe arbeid med sikte på å utforme mer konkrete krav til lastsikring i personbil.

**Tiltak 63** Statens vegvesen vil avklare ansvaret for lastsikring, lastsikringsutstyr og festeanordninger i forbindelse med transport av containere og andre vekselflak.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arne Larsen Island (Seksjon for Trafikantatferd)

### Status våren 2016

Det er et særlig fokus på krokløftcontainere, og SHT har avgitt 2 rapporter der dette er tema: Rapport 2011/03 (Veltulykke i Grong i Nord-Trøndelag i 2009) og Rapport 2012/03 (basert på 4 ulike veltulykker i Norge). SHT har under utarbeidelse ytterligere en rapport om temaet.

Statens vegvesen er i en dialog med Arbeidstilsynet for å få en avklaring med hensyn til ansvarsforhold.



**Tiltak 64** Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk en mobilapplikasjon til hjelp ved lastsikring.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arne Larsen Island (Seksjon for Trafikantatferd)

**Status våren 2016**

Det er per nå ikke et prioritert tiltak. Det skyldes at det allerede finnes flere ulike apper på markedet som kan hjelpe brukeren til å sikre gods i henhold til internasjonale regler (EN 12195-1). Det er også gitt en beskrivelse i «Cargo securing for road transport»

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/vehicles/cargo\\_securing\\_loads/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/cargo_securing_loads/index_en.htm).

De ulike appene + «guidelines» fra EU er knyttet til lastsikring i tunge kjøretøyer.

For å tilfredsstille EU sitt *Veikantkontrolldirektiv* (2014/47eu) må Norge innen mai 2018 gjøre endringer i eget regelverk knyttet lastsikring av gods (jf. tiltak 62).

**Tiltak 65** Statens vegvesen vil vurdere å skjerpe kravene til vinterdekk på tunge kjøretøy, slik at disse må tilfredsstille kravene til «snow tyres» i ECE-regulativ 117.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktpersoner:** Arne Larsen Island (Seksjon for Trafikantatferd) og Reidar Henry Svendsen (Kjøretøyseksjonen)

**Status våren 2016**

Direktiv 92/23 EØF *Dekkdirektivet* oppheves fra 1/11-2017. Det er ikke avklart hva som kommer til erstatning for dagens regelverk, men en innskjerping av kravene til vinterdekk kan være aktuelt. Videre arbeid med eventuelle norske krav til vinterdekk vil ikke bli igangsatt før det er avklart hva som skjer på europeisk nivå. Imidlertid har Norge allerede i dag Europas strengeste krav til vinterdekk.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.2 Tiltak for snøscootere og ATV

**Tiltak 66** Statens vegvesen vil videreutvikle og revidere læreplan for førerkort klasse S (snøscooter).

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen, Region nord)  
**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

### Status våren 2016

Læreplaner for de ulike førerkortklassene er under revisjon, deriblant også læreplan for klasse S. Forslag til ny læreplan ble sendt på høring mai 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Ambisjonen er at revidert læreplan skal gjelde fra 1/7-2017.

**Tiltak 67** Statens vegvesen vil kartlegge og utbedre utsatte krysningspunkter mellom snøscooterløype og offentlig veg, jf. veileder i snøscootersikkerhet.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø, og teknologiavdelingen og Region nord)  
**Kontaktperson:** Yngvild Munch-Olsen (Trafikksikkerhetsseksjonen) og Kristian Øvernes (Finnmark vegavdeling)

### Status våren 2016

Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging av krysningspunkter mellom snøscooterløyper og offentlig veg i Finnmark og Nord-Troms. Risikovurdering av de ulike punktene vil bli utført høsten 2016.

Pågående arbeid med å lage kriterier for utforming av krysningspunkter forventes å være slutført innen sommeren 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Utbedring av krysningspunkter vil skje fortløpende når kriteriene og finansiering foreligger. Krysningspunkter med høy risiko prioriteres først.

Endringer i *Motorferdselloven* og i *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag* trådte i kraft 19/6-15. Endringene betyr at kommunene selv kan fastsette snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Slik kjøring har tidligere vært forbudt, med unntak av i Nord-Troms og Finnmark, der det har vært egne regler. Kriteriene for utforming av krysningspunkter mellom snøscooterløype og offentlig veg vil bli lagt til grunn ved etablering av nye løyper.

**Tiltak 68**      **Statens vegvesen vil utrede muligheten for egne krav til opplæring og førerkort/kompetansebevis for ATV.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Lars-Inge Haslie (Trafikantseksjonen)

**Status våren 2016**

Ikke igangsatt.

**Tiltak 69**      **Statens vegvesen vil utarbeide en temaanalyse for dødsulykker med ATV.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø, og teknologiavdelingen og Region nord)

**Kontaktperson:** Kristian Øvernes (Finnmark vegavdeling)

**Status våren 2016**

Arbeidet med å lage en temaanalyse for ulykker med ATV ble tildelt Region nord som utviklingsoppgave for 2014. Arbeidet er gjennomført og analyserapporten (*Temaanalyse Ulykker med ATV*) er datert 1/3-2015.

**Planer for 2016 og 2017**

Arbeidet er fullført. Ingen ytterligere aktivitet nødvendig.

## **Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.3 Intelligente transportsystemer (ITS) i kjøretøy**

**Tiltak 70**      **Statens vegvesen vil legge til rette for kontinuerlig ajourhold og kvalitets-sikring av fartsgrenseregisteret for alle offentlige veger i Nasjonal vegdatabank (NVDB).**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Det arbeides fortløpende med å øke kvaliteten på data i NVDB. Det er imidlertid ikke igangsatt noe arbeid som gjelder spesifikt for fartsgrenseregisteret.

**Tiltak 71** Statens vegvesens vil i planperioden vurdere krav til skilting av fartsgrenser med tanke på framtidige systemer for skiltgjenkjenning.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Arbeidet er ikke igangsatt.

**Tiltak 72** Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkoholås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Arvid Mytting (Trafikantseksjonen) og Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Arbeidet er ikke igangsatt. Imidlertid har ATL og Trafikkforum vært pådrivere for frivillig innføring av alkoholås i skolekjøretøy, og enkelte kjøreskoler har valgt å ha alkoholås i egne biler.

**Tiltak 73** Statens vegvesen vil arbeide for å forskriftsfeste krav om alkoholås ved all skoletransport.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktpersoner:** Espen Andersson (Kjøretøyseksjonen) og Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Selv om det per i dag ikke foreligger en forskrift som setter krav om alkoholås ved all skoletransport, er det en del fylkeskommuner som på eget initiativ har innført et slikt krav i eget fylke.

En arbeidsgruppe i Vegdirektoratet arbeider med å lage et faglig grunnlag for å få til en forskrifts- endring (muligens også en tilføyelse i Vegtrafikkloven). Det faglige grunnlaget skal sendes til Samferdselsdepartementet sommeren 2016. Representanter fra Kjøretøyseksjonen, Tilsyn- og kontrollseksjonen og Trafikksikkerhetsseksjonen deltar i arbeidet.

## Planer for 2016 og 2017

Det vil være opp til Samferdselsdepartementet å avgjøre veien videre når det faglige grunnlaget fra Vegdirektoratet foreligger.

### **Tiltak 74** Statens vegvesen, Helsedirektoratet og politiet vil arbeide for at bruk av alkoholås innføres som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen), Helsedirektoratet og politiet

**Kontaktpersoner fra Statens vegvesen:** Vegard Svendsen (Seksjon for Kjøretøy), Kristin Wold (Tilsyn- og kontrollseksjonen), Arvid Mytting (Trafikantseksjonen) og Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Bente Moe

**Kontaktperson fra politiet:** Olav Markussen (Utrykningspolitiet)

#### Status våren 2016

I EU jobbes det med å innføre en ny førerkortkode (kode 69) for personer med krav om alkoholås i bilen.

Det er ikke igangsatt noe konkret arbeid i Norge for at bruk av alkoholås skal innføres som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

### **Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Espen Andersson (Seksjon for Kjøretøy), Kristin Wold (Tilsyn- og kontrollseksjonen), Arvid Mytting (Trafikantseksjonen) og Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Bente Moe

**Kontaktperson fra politiet:** Olav Markussen (Utrykningspolitiet)

#### Status våren 2016

En arbeidsgruppe nedsatt av Justis- og beredskapsdepartementet utarbeidet rapporten *Alkoholås som alternativ til tap av førerrett*, datert 10/9-2012. I rapporten foreslås en ordning med bruk av alkoholåsbetinget førerrett som alternativ til tap av førerretten. Rapporten ble sendt på høring.

Saken ligger på departementsnivå, og det har ikke vært noen utvikling i saken i 2014 og 2015.

**Tiltak 76**      **Statens vegvesen og politiet vil utrede og teste ut alkoholbom på viktige ferjesteder og grenseoverganger med stor tungbiltrafikk.**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen) og politiet  
**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Alf Inge Heggeseeth (Seksjon for Trafikantatferd) og Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)  
**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen (Politidirektoratet) og Olav Markussen (Utrykningspolitiet)

**Status våren 2016**

Det ble avholdt et møte mellom representanter fra Statens vegvesen og politiet høsten 2014, der det ble bestemt at politiet skulle gjøre en juridisk vurdering av ulike sider ved tiltaket. Etter det har arbeidet i politiet tilsynelatende stoppet opp.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.1 [Verktøy for planlegging og prioritering av veginvesteringer](#)

**Tiltak 77**      **Statens vegvesen vil følge opp vegsikkerhetsforskriften, og vil i løpet av planperioden evaluere erfaringene med forskriften.**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen og Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Guro Ranæs (Trafikksikkerhetsseksjonen) og Gudmund Nilsen (Seksjon for Vegforvaltning og utvikling)

**Status våren 2016**

Vegtilsynet har i tilsynssak 2014-01 sett på i hvilken grad kravene i *Vegsikkerhetsforskriften* og *Tunnelsikkerhetsforskriften* er implementert i Statens vegvesen sitt styringssystem, og hvordan de blir fulgt opp. Rapporten fra Vegtilsynet gir to tilrådinger som gjelder *Vegsikkerhetsforskriften*.

Vegdirektoratet sendte sin tilbakemelding til Vegtilsynet 19/12-2014. Tilbakemeldingen skisserer hvilke tiltak Statens vegvesen vil gjennomføre som oppfølging av tilrådingene fra Vegtilsynet, og det er angitt en tidsplan for gjennomføring av tiltakene.

Vegtilsynet har sendt Statens vegvesen et brev datert 24/4-2015 med tilbakemelding på Vegdirektoratets tiltaksplan. Her har Vegtilsynet satt frist for dokumentasjon av gjennomførte tiltak til 15/1-2016.

Vegdirektoratet sendte et brev til Vegtilsynet datert 16/2-2016. Det beklages at tidsfristene som ble satt i tilbakemeldingen datert 19/12-2014 ikke er holdt. I brevet skisseres en ny framdriftsplan med tidsfrister for hvert enkelt tiltak.

I Vegdirektørens resultatavtaler med regionene for 2016 er det gitt såkalte «utviklingsoppgaver» innenfor trafiksikkerhet. To av regionene har oppgaver som har med *Vegsikkerhetsforskriften* å gjøre:

- Region midt: Utarbeide et nasjonalt opplegg for videreopplæring/etterutdanning av trafiksikkerhetsrevisor (jf. §8 i *Vegsikkerhetsforskriften*)
- Region nord: Utarbeide et forslag til innhold i trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser (jf. §3 i *Vegsikkerhetsforskriften*)

### Planer for 2016 og 2017

Det er sendt brev til Vegtilsynet med framdriftsplan for gjennomføring av de ulike tiltakene som Vegtilsynet har påpekt.

### Tiltak 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.**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen og Regionene)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit og Arild Ragnøy (Trafiksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Første runde med sikkerhetsrangering ble utført høsten 2014 som en del av forarbeidet til NTP 2018-2029. Oppdraget med beskrivelse av hvordan arbeidet skulle utføres ble sendt regionene 1/7-2014. Resultatet av regionenes arbeid med sikkerhetsrangering ble presentert i tabells form i de rutevise riksvegutredningene (frist for utfylling av tabeller 17/10-2014). I tillegg skulle en «ekspertgruppe» gjennomføre vurderinger av enkelte «problemstrekninger» (frist for oppsummering av ekspertgruppas vurderinger 20/12-2014).

### Planer for 2016 og 2017

I samsvar med *Vegsikkerhetsforskriften* vil det bli gjennomført en ny runde med sikkerhetsrangering i 2016/2017 knyttet opp mot arbeidet med handlingsprogrammet for 2018-2021.



## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.2 Investeringer på riksvegnettet

**Tiltak 79** Statens vegvesen vil bygge 107 km ny firefelts veg med midtrekkverk som åpnes for trafikk i perioden 2014–2017.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Målsettingen om å bygge 107 km ny firefelts riksveg i planperioden er hentet fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2014-2017 (tabell 13.6 på side 69).

I 2014 ble det bygd **63,3 km** firefelts riksveg (jf. side 16 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er om lag på samme nivå som målet i budsjett.prp for 2014 (side 191) som var på 65 km. De 63,3 km som ble bygd er fordelt på følgende anlegg:

- Ev 6 Minnesund – Labbedalen i Akershus og Hedmark **17,6 km** (Dette gjelder hele prosjektet med unntak av en strekning på om lag 2 km som først ble åpnet i 2015 på grunn av konkurs hos entreprenør – se nedenfor)
- Ev 16 Slomarka – Kongsvinger i Hedmark **16,5 km**
- Ev 18 Gulli – Langeåker i Vestfold **23 km** (kun om lag 4 km ny møtefri veg, da det aller meste var 2-/3 felts veg med midtrekkverk før utvidelse til fire felt)
- Ev 39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland **1,7 km**
- Rv 706 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag **4,5 km** (Av dette var 2,3 km opprinnelig forutsatt åpnet i 2013)

I 2015 ble det bygd **9,3 km** firefelts riksveg (jf. side 20 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er noe mer enn målet i budsjett.prp. for 2015 som var på 7 km. De 9,3 km som ble bygd var fordelt på følgende anlegg:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus **4,5 km**
- E6 Minnesund – Labbedalen i Akershus og Hedmark **4,0 km** (resterende parsell som ikke åpnes i 2014 – se over)
- E18 Sydhavna i Oslo **0,8 km**

### Planer for 2016 og 2017

I budsjett.prp for 2016 (side 211) er det satt som mål at det skal bygges **16 km** ny firefelts riksveg. Dette gjelder følgende strekninger (15,5 km):

- Ev 18 Knapstad – Retvedt i Østfold og Akershus **6,2 km**
- Rv 4 Lunner grense – Jaren i Oppland **9,3 km**

Dersom vi tar utgangspunkt i det som ble bygd i 2014 og 2015 og det som er planlagt bygd i henhold til budsjettet for 2016, vil det de tre første årene i planperioden bli bygd til sammen **88,1 km** firefelts riksveg. Dette betyr at det må bygges 18,9 km firefelts riksveg i 2017 for at vi skal nå målet om 107 km i planperioden 2014-2017.

## **Tiltak 80** Statens vegvesen vil bygge midtrekkverk på 141 km to- og trefelts riksveg i planperioden 2014–2017.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### **Status våren 2016**

Målsettingen om å bygge midtrekkverk på 141 km to- og trefelts riksveg i planperioden er hentet fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2014-2017 (tabell 13.6 på side 69).

I 2014 ble det bygd midtrekkverk på **33,0 km** riksveg med to-/tre felt (jf. side 16 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er betydelig mer enn målet i budsjett.prp for 2014 (side 191) som var på 22 km. De 33,0 km som ble bygd er fordelt på følgende anlegg:

- Ev 18 Melleby – Momarken i Østfold (I praksis stort sett 4 felt, men reg. som 2-/3 felt) **8,0 km**
- Rv 3 Åsta bru med tilknytninger i Hedmark **5,7 km**
- Ev 6 Biri – Vingrom i Oppland (delstrekning) **3,0 km**
- Rv 4 Lygna sør i Oppland **3,4 km**
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud (delstrekninger) **5,5 km**
- Ev 16 Nestunnelen – Rørvik i Buskerud **3,4 km**
- Ev 16 Vik – Steinsåsen i Buskerud **1,7 km**
- Ev 6 Mære – Vist i Nord-Trøndelag **2,3 km**

I 2015 ble det bygd midtrekkverk på **26,6 km** riksveg med to-/tre felt (jf. side 20 og 21 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er omtrent som målet i budsjettprp for 2015 (side 220) som var på 26 km. De 26,6 km som ble bygd er fordelt på følgende anlegg:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus (delstrekning) **0,6 km**
- E6 Biri – Vingrom i Oppland (det som ikke ble åpnet i 2015) **18,7 km**
- Rv 7 Dokken i Buskerud **0,3 km**
- E39 Rosseland – Storenes i Vest-Agder **3,4 km**
- E134 Skjold – Solheim i Rogaland **2,8 km**
- E39 Tuft – Flatøy (delstrekning) i Hordaland **0,8 km**

### **Planer for 2016 og 2017**

I budsjettprp for 2016 (side 212) er det satt som mål at det skal bygges midtrekkverk på **32 km** riksveg. Dette gjelder følgende strekninger (32,4 km):

- E6 Frya – Sjoa i Oppland **23,5 km**
- E18 Tangen – Aust-Agder grense i Telemark **7 km**
- E39 Tuft – Flatøy i Hordaland **1,2 km**
- E134 Førrestjørn i Rogaland **0,7 km**

Dersom vi tar utgangspunkt i det som ble bygd i 2014 og 2015, og det som er planlagt bygd i henhold til budsjettet for 2016 vil det de tre første årene i planperioden bli bygd til sammen **92,0 km** midtrekkverk på to- og trefelts veg. Dette betyr at det må bygges 49,0 km midtrekkverk i 2017 for

at vi skal nå målet om 141 km i planperioden 2014-2017. Dette er betydelig mer enn i de tre første årene.

## **Tiltak 81** Statens vegvesen vil videreføre satsingen på etablering av forsterket midtoppmerking på egnede strekninger.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### **Status våren 2016**

I 2014 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 212,7 km riksveg (jf. side 16 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er betydelig mer enn målet i budsjett.prp for 2014 som var på 74 km.

I 2015 ble det etablert forsterket midtoppmerking på 289 km riksveg (jf. side 20 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er betydelig mer enn det som ble lagt til grunn i arbeidet med budsjettet (46,3 km)

Det positive avviket i 2014 og 2015 forklares med forsert dekkelegging (og at forsterket midtoppmerking er etablert i forbindelse med dekkeleggingen. Ved utgangen av 2015 er det opplyst å være forsterket midtoppmerking på om lag 1 350 km riksveg.

I budsjett.prp for 2015 (side 78) står blant annet følgende tekst: «Statens vegvesen vil derfor kartlegge hvilke strekninger på riksvegnettet som tilfredsstillere retningslinjenes krav til etablering av forsterket midtoppmerking. Det legges opp til at disse strekningene får forsterket midtoppmerking i løpet av en femårsperiode (2015-2019)».

Retningslinjene som det refereres til i budsjettprp ble behandlet i Etatsledermøte i Statens vegvesen (ELM) i april 2013 (eksisterende veger) og i juni 2014 (nye veger). For eksisterende veger er kravet for etablering av forsterket midtoppmerking at asfaltert bredde minimum skal være 7,5 meter. Det stilles også krav om ivaretagelse av hensynet til gående og syklende.

31/10-2014 ble det sendt ut et oppdragsnotat til Statens vegvesen sine regioner om «Forsterket midtoppmerking – Kartlegging av behov i samsvar med ambisjonsnivået i budsjettproposisjonen for 2015». Arbeidet med kartleggingen ble samkjørt med budsjettprosessen for 2016. Det er laget en oppsummering av kartleggingen.

### **Planer for 2016 og 2017**

I budsjettprp for 2016 (side 212) er det satt som mål at det skal etableres forsterket midtoppmerking på om lag 250 km riksveg.

Til arbeidet med handlingsprogrammet for 2018-2021 bør det foretas en gjennomgang av strekninger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som har asfaltert vegbredde mindre enn 7,5 meter, og der det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt med breddeutvidelse slik at vegen kan gis forsterket midtoppmerking.

## **Tiltak 82** Statens vegvesen vil utvikle og ta i bruk et registreringsopplegg for å fange opp behov for tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen og Regionene)  
**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen) og Tihomir Drec (Region øst)

### **Status våren 2016**

Statens vegvesen, Region øst har utarbeidet en registreringsmetode for å fange opp behov for tiltak mot alvorlige utforkjøringsulykker. Metoden innebærer at registreringen i hovedsak skal kunne gjennomføres fra bil i sakte kjørefart. Registreringsmetoden er testet ut på deler av riksvegnettet i Region øst, og viser seg å være godt egnet på veger utenfor tettbygd strøk med liten trafikk. Region øst har gjennomført opplæring i bruk av registreringsmetoden for regionene sør, vest og nord.

Arbeidet med å utvikle registreringsmetoden må sees i nær sammenheng med tilstandsmålet i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* knyttet til 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.»*

### **Planer for 2016 og 2017**

Målsettingen om gjennomføring innen 1/1-2024 er gjentatt i transportetatens grunnlagsdokument til *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Det vil bli sett nærmere på hvordan målet skal følges opp i Statens vegvesen sitt styringssystem. Det er imidlertid ingen tvil om at registreringsmetoden som Region øst har utviklet vil stå sentralt, da registreringene vil være den viktigste kilden til å finne ut hvilke tiltak som må gjennomføres på den enkelte strekning for at minimumsstandarden skal være oppfylt. Det vises til nærmere omtale i dokumentet om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2015*.

## **Tiltak 83** Statens vegvesen vil til sammen tilrettelegge 175 km riksveg for gående og syklende i planperioden, hvorav 47 km i byer og tettsteder.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)  
**Kontaktperson:** Marit Espeland (Seksjon for Transportplanlegging)

### **Status våren 2016**

I 2014 ble det tilrettelagt 68,1 km veg for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet (jf. side 12 i Statens vegvesen sin årsrapport). Målet i budsjettprp for 2014 (side 189) var 51 km. Avviket skyldes i hovedsak at prosjekter som opprinnelig var planlagt åpnet i 2013 i stedet ble åpnet i 2014. Av de 68,1 km var 8 km i byer og tettsteder som del av et sammenhengende hovednett for sykkel (jf. side 12 i Statens vegvesens årsrapport), mens målet i budsjettprp for 2014 (side 189) var 2 km.

I 2015 ble det tilrettelagt 37,1 km veg for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet (jf. side 15 i Statens vegvesen sin årsrapport). Målet i budsjettprp for 2015 (side 219) var 37 km. Av de 37,1 km var 13,5 km i byer og tettsteder som del av et sammenhengende hovednett for sykkel (jf. side 15 i Statens vegvesen sin årsrapport), mens målet i budsjettprp for 2015 (side 219) var 7 km.

## Planer for 2016 og 2017

I budsjettprp for 2016 (side 210) er det satt som mål at det skal tilrettelegges **49 km** for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet. Av dette er om lag **2 km** i byer og tettsteder.

Dersom vi tar utgangspunkt i det som ble bygd i 2014 og 2015 og det som er planlagt bygd i henhold til budsjettet for 2016, vil det de tre første årene i planperioden bli tilrettelagt for gående og syklende på til sammen **154,2 km** i tilknytning til riksvegnettet. Det betyr at det må tilrettelegges for gående og syklende på ytterligere 20,8 km i 2017 for at vi skal nå målet om 175 km i planperioden 2014-2017. Dette bør være godt innenfor rekkevidde, og første del av tiltaket fortjener grønt statussymbol.

Imidlertid ligger vi betydelig dårligere an dersom vi ser isolert på tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder. Etter tre år av planperioden forventes tilrettelagt for gående og syklende på **23,5km** i byer og tettsteder. Det betyr at det må tilrettelegges for gående og syklende på ytterligere 23,5 km i 2017 for å nå målet om 47 km i planperioden 2014-2017. Dette er sannsynligvis ikke realistisk. Derfor er tiltaket etter en totalvurdering gitt gult statussymbol.

### **Tiltak 84**      **Statens vegvesen vil utarbeide en plan for oppfølging av virkemidler og tiltak i Nasjonal gåstrategi.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Liv Øvstedal (Seksjon for Transportplanlegging)

#### **Status våren 2016**

Statens vegvesen, Region sør har utarbeidet en tiltaksplan, datert februar 2014. Planen er utformet med tanke på å konkretisere hva Statens vegvesen, Region sør skal jobbe med for å nå målene i den nasjonale gåstrategien. Tilsvarende planer er i ferd med å bli slutført i Region øst og Region vest, mens de er i en oppstartsfase i Region midt. Det er ikke satt i gang arbeid med tiltaksplan for Region nord.

[www.tiltakskatalog.no](http://www.tiltakskatalog.no) er en nettside som TØI og Statens vegvesen står bak, der det er gitt en oversikt over aktuelle tiltak for å tilrettelegge for miljø- og klimavennlig transport. Her er det lagt inn flere tiltak for å fremme økt gåing.

Statens vegvesen har i tillegg utarbeidet en veileder for kommunenes arbeid med lokale gåstrategier og planer for gående (datert 14/2-2014). Hensikten med veilederen er å lette arbeidet med de lokale gåstrategiene og med temaplaner for gående. Dette er gjort ved å skissere hvordan de kan utarbeides og hvilke tema- og innsatsområder som bør tas med.

## Planer for 2016 og 2017

Den nasjonale gåstrategien følges opp fortløpende, bl.a. ved å tydeliggjøre hensynet til gående ved revisjon av Statens vegvesens håndbøker og interne kvalitetssystem, i veiledere fra Statens vegvesen og veiledere som utarbeides i samarbeid med andre aktører. I 2016 gjennomføres en evaluering av steder med samtrafikkareal (shared space) i Norge, med vekt på atferd, opplevelse og trafikk-sikkerhet. I tillegg gjennomføres et forprosjekt om helårsdrift for gående og syklende. Statens vegvesen deltar i arbeid med bypakker, blant annet ved å gi innspill til behov for datagrunnlag, kartlegginger og analyser for gangtrafikk. Andre prioriterte oppgaver er å definere nødvendig

datagrunnlag for å følge opp gåstrategien, å gi tydeligere anbefalinger om hvilke kartlegginger og verktøy som det er hensiktsmessig å benytte, identifisere forskningsbehov og å bidra til oppmerksomhet og debatt.

**Tiltak 85**      **Statens vegvesen vil gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen 2019. 80 prosent skal være inspisert og eventuelt utbedret innen utgangen av 2017.**

**Ansvar:**            Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Marit Espeland (Seksjon for Transportplanlegging)

**Status våren 2016**

Utgangspunktet for tiltaket er formulering på side 281 i St.meld. nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019, der det står at det skal gjennomføres «inspeksjoner av alle gang- og sykkelruter som staten har ansvar for innen 2020 med påfølgende strakstiltak for trafikkikkerhet og framkommelighet». I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2010-2013 (side 63) legges til grunn at det i fireårsperioden (40 prosent av tiårsperioden) vil bli gjennomført tiltak i etterkant av sykkelveginspeksjoner på om lag 40 prosent av alle sykkelruter langs riksvegnettet. Videre heter det i tiltak 85 at 80 prosent skal være inspisert og eventuelt utbedret innen utgangen av 2017 (dvs. etter de første åtte årene av tiårsperioden 2010-2019).

I Statens vegvesen sine årsrapporter for årene 2010 – 2015 finner vi antall km sykkelruter der det er gjennomført sykkelveginspeksjon + antall km der det er gjennomført tiltak. Tall fra årsrapportene er vist i tabellen nedenfor.

	Antall km inspisert	Antall km forbedret (gjennomførte tiltak)
2010	32,4	11,8
2011	126	81
2012	114	82
2013	126	65
2014	79,7	41,4
2015	179,6	122,7
<b>Sum 2010-2015</b>	<b>657,7</b>	<b>403,9</b>

Av Statens vegvesen sine årsrapporter (tabell 1.7 på side 59 i årsrapporten for 2014) går det fram at det er om lag 1 500 km som er tilrettelagt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet. Av dette er det gjennomført sykkelveginspeksjoner på 43,8 prosent i seksårsperioden 2010-2015, og det er gjennomført tiltak på 26,9 prosent.

Dersom det i perioden 2010-2017 skal gjennomføres inspeksjoner av 80 prosent av alle statlige sykkelruter (dvs. 1 500 km x 0,8 = 1 200 km) må det hvert av årene 2016 og 2017 gjennomføres inspeksjon av om lag 270 km, noe som innebærer en kraftig opptrapping.

Tiltak skal gjennomføres der inspeksjonene viser behov for dette. Det er ikke grunnlag for å angi hvor stor andel av sykkelrutene som kommer ut med behov for tiltak. Imidlertid må vi forvente at med etterslepet når det gjelder «antall km inspisert», så er det sannsynligvis også etterslep når det gjelder «antall km forbedret».

## Planer for 2016 og 2017

Følges opp i 2016 og 2017 gjennom årsrapporteringen til Statens vegvesen.

**Tiltak 86** Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendige tiltak på riksveggtunneler 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Gudmund Nilsen (Seksjon for Vegforvaltning og utvikling)

### Status våren 2016

I følge Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2014-2017 er det til sammen 255 riksveggtunneler som omfattes av kravene i *Tunnelsikkerhetsforskriften*. Om lag 200 av disse tunnelene har større eller mindre avvik fra forskriftskravene, som utløser behov for tiltak.

I Statens vegvesen sin årsrapport for 2015 står følgende tekst:

*«Statens vegvesen ligger an til å innfri tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av 2019 for tunnelene på TEN-T vegnettet med unntak for tunneler på E16 Stanghelle – Arna i Hordaland og E6 Sørfold i Nordland. Det vil ikke være mulig å innfri forskriften for alle tunnelene innen utgangen av 2019 for det øvrige riksvegnettet. Om lag 60 tunneler må utbedres etter 2019.»*

**Tiltak 87** Statens vegvesen vil oppdatere Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg, der trafiksikker utforming av kollektivtiltak ivaretas.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Silje Hjelle Strand (Seksjon for Transportplanlegging)

### Status våren 2016

Håndbok V123 *Kollektivhåndboka* er datert november 2014. Dette er en oppdatering av det som tidligere het Håndbok 232 *Tilrettelegging for kollektivtransport på veg*.

Håndbok V123 har status som veiledning. Det står presisert i innledningen at *«alle tiltak i veiledningen er basert på at løsningene tilfredsstiller kravene til trafiksikkerhet og universell utforming»*.

## Planer for 2016 og 2017

Tiltaket er fullført.



**Tiltak 88** Statens vegvesen skal vurdere alternative løsninger for holdeplassutforming for å bedre trafikksikkerheten langs strekninger utenfor by/tettsted med lavt antall brukere.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Silje Hjelle Strand (Seksjon for Transportplanlegging)

#### Status våren 2016

Ny løsning for «kantstopp uten fortau» er vist på side 23 i Håndbok V123 *Kollektivhåndboka*. Dette er nå en løsning som er akseptert brukt på holdeplasser med få brukere.

#### Planer for 2016 og 2017

Tiltaket er fullført.

**Tiltak 89** Statens vegvesen vil oppgradere 68 kollektivknutepunkter og 308 holdeplasser langs riksveg til universell utforming i perioden 2014–2017.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Regionene)

**Kontaktperson:** Liv Øvstedal (Seksjon for Transportplanlegging)

#### Status våren 2016

I 2014 ble 7 kollektivknutepunkt og 95 holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet (jf. side 21 i Statens vegvesens årsrapport). Dette er betydelig mer enn målet i budsjettprp for 2014 (side 199) som var å oppgradere 4 kollektivknutepunkt og 16 holdeplasser til universell utforming.

I 2015 ble 2 kollektivknutepunkt og 55 holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet (jf. side 23 i Statens vegvesens årsrapport), mens målsettingen budsjettprp for 2015 (side 229) var 3 kollektivknutepunkt og 45 holdeplasser.

#### Planer for 2016 og 2017

I budsjettprp for 2016 (side 217) er det satt som mål at 4 kollektivknutepunkt og 32 holdeplasser skal oppgraderes til universell utforming.

Dersom vi tar utgangspunkt i det som ble gjennomført i 2014 og 2015 og det som er planlagt gjennomført i henhold til budsjettet for 2016, vil det de tre første årene i planperioden bli oppgradert 13 kollektivknutepunkt og 182 holdeplasser til universell utforming. For å nå målet i planperioden må 55 kollektivknutepunkt og 126 holdeplasser oppgraderes til universell utforming i 2017. Antall holdeplasser som må oppgraderes i 2017 er vesentlig høyere enn det som er oppgradert de foregående årene. For kollektivknutepunkt framstår det ikke som realistisk å ta igjen manglende tilrettelegging i løpet av det siste året i planperioden.



## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.3 Drift og vedlikehold

**Tiltak 90** Statens vegvesen vil, i samarbeid med det svenske Trafikverket, utarbeide kompetansekrav til de som har ansvaret for vinterdrift og salting.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen og Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktpersoner:** Torgeir Leland (Byggherreseksjonen) og Øystein Larsen (Vegteknologiseksjonen)

### Status våren 2016

Tiltaket er gjennomført.

Det er fastsatt kompetansekrav for de som har ansvaret for vinterdrift og salting. I 2015 ble kompetansekravene innarbeidet i 11 av 20 nye driftskontrakter. Fra 2016 inngår kompetansekravene i alle nye driftskontrakter.

De som har ansvaret for vinterdrift og salting må dokumentere sin kunnskap gjennom å bestå en test. Se også tiltak 91 som gjelder de som skal utføre vinterdrift.

### Planer for 2016 og 2017

Kompetansekravene videreføres.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen og Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktpersoner:** Torgeir Leland (Byggherreseksjonen) og Øystein Larsen (Vegteknologiseksjonen)

### Status våren 2016

Det er fastsatt kompetansekrav for de som skal utføre vinterdrift på riksveger og fylkesveger. I 2015 ble kompetansekravene innarbeidet i 11 av 20 nye driftskontrakter. Fra 2016 inngår kompetansekravene i alle nye driftskontrakter.

De som skal utføre vinterdrift må dokumentere sin kunnskap gjennom å bestå en test.

For nye driftskontrakter (der kompetansekravene inngår) er det entreprenørene og ikke Statens vegvesen som har ansvaret for gjennomføring av opplæringsprogrammet. Statens vegvesen utarbeider opplæringsmaterieil for den opplæringen som entreprenørene skal gjennomføre. Dette opplæringsmaterialet er utarbeidet, slik at det er tilstrekkelig som grunnlag for å kunne bestå kompetansetestene.

### Planer for 2016 og 2017

Kompetansekravene videreføres.

**Tiltak 92** Statens vegvesen vil gjennomføre kurs i drift og vedlikehold for ledere av driftskontrakter.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Øystein Larsen (Vegteknologiseksjonen)

#### Status våren 2016

Det er utviklet et to ukers frivillig kurs beregnet for byggeledere fra Statens vegvesen og driftsledere fra entreprenørene. Det gjennomføres to kurs per år, med plass til 25 deltakere på hvert kurs. Det er til nå avholdt til sammen åtte kurs. Kursene avsluttes med en test.

### Planer for 2016 og 2017

Det vil bli avholdt kurs også i 2016 og 2017, så fremt antall påmeldte deltakere er tilstrekkelig.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.4 Varsling og sikring av arbeid på veg

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)

**Kontaktperson:** Morten Hafting (Seksjon for Trafikkforvaltning)

#### Status våren 2016

Det er etablert en analysegruppe i Vegdirektoratet, bestående av to fra Seksjon for trafikkforvaltning og 1 fra Trafikksikkerhetsseksjonen. Arbeidet er foreløpig begrenset til oppfølging av dødsulykkene, og er et supplement til det UAG gjør. Resultatet av arbeidet så langt skal legges fram for *Sentral Faggruppe Arbeidsvarsling*, hvor Statens vegvesen sine regioner er representert.

### Planer for 2016 og 2017

Analysegruppen vil fortsette sitt arbeid med dødsulykker i tilknytning til vegarbeid i 2016 og 2017. De søker også etter en metodikk for å kunne ta tak i ulykkene med varig skadde, men det er mer krevende å finne fram til disse, da STRAKS-ulykkesregisteret er mangelfullt. Det kan være aktuelt å få oppdatert temaanalysen av trafikkulykker i forbindelse med vegarbeid, som ble utarbeidet av Statens vegvesen, Region sør i 2011, og som er basert på funn fra dybdeanalyser av dødsulykker i perioden 2005-2009.

### **Tiltak 94** Statens vegvesen vil utarbeide ny veileder og revidere normalbestemmelsene for arbeidsvarsling.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)

**Kontaktperson:** Morten Hafting (Seksjon for Trafikkforvaltning)

#### Status våren 2016

Arbeidet med å revidere den delen av normalbestemmelsene som gjelder kurs og opplæring har kommet langt, og et høringsutkast skal foreligge våren 2016. Etter planen skal det foreligge endelige bestemmelser høsten 2016.

### Planer for 2016 og 2017

Arbeidet med å revidere den resterende delen av normalbestemmelsene (det som ikke gjelder kurs og opplæring) starter opp tidlig i 2016. Arbeidet med ny veileder forutsetter at reviderte normalbestemmelser foreligger.

### **Tiltak 95** Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 kontroller av vegarbeid per region.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)

**Kontaktperson:** Morten Hafting (Seksjon for Trafikkforvaltning)

#### Status våren 2016

Innrapporterte opplysninger fra regionene for 2014:

- Region øst: 122 kontroller (68 som saksbehandlere og 54 som regional kontrollør)
- Region sør: 231 kontroller (124 som saksbehandlere og 107 som regional kontrollør)
- Region vest: 133 kontroller (92 som saksbehandlere og 41 som regional kontrollør)
- Region midt: 129 kontroller (83 som saksbehandlere og 46 som regional kontrollør)
- Region nord: 67 kontroller (12 som saksbehandlere og 55 som regional kontrollør)

Region nord lå en del lavere enn målet på 100 kontroller, men de andre regionene lå til dels betydelig over, og totalt for landet ble det utført 682 kontroller. Dette gir et gjennomsnitt på 136,4 per region.

Forklaringen på at Region nord har litt få kontroller i 2014 er at den regionale kontrolløren ikke var på plass fra årsskiftet.

Innrapporterte opplysninger fra regionene for 2015:

- Region øst: 117 kontroller (62 som saksbehandlere og 55 som regional kontrollør)
- Region sør: 230 kontroller (109 som saksbehandlere og 121 som regional kontrollør)
- Region vest: 140 kontroller (94 som saksbehandlere og 46 som regional kontrollør)
- Region midt: 142 kontroller (96 som saksbehandlere og 46 som regional kontrollør)
- Region nord: 124 kontroller (69 som saksbehandlere og 55 som regional kontrollør)

Det betyr at alle regioner lå over målet om 100 kontroller, og gjennomsnittet per region lå på 150,6.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.5 Fartsgrenser

**Tiltak 96** Statens vegvesen vil gjennomgå kriteriene for fastsettelse av fartsgrense 60 km/t.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Gry Horne Johansen (Seksjon for Trafikkforvaltning)

### Status våren 2016

I og med at tiltak 97 nå er utvidet til også å gjelde fartsgrenser utenfor tettbygd strøk utgår tiltak 96 som eget tiltak.

**Tiltak 97** Statens vegvesen vil revidere gjeldende fartsgrensekriterier innenfor tettbygd strøk (fartsgrenser til og med 50 km/t).

**NB! Oppgaven er utvidet til å gjelde alle fartsgrensenivåer (se tiltak 98)**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Gry Horne Johansen (Seksjon for Trafikkforvaltning)

### Status våren 2016

Se tiltak 98. ELM besluttet 22.-23. april 2015 at VT-avd skulle gis ansvar for å revidere fartsgrensekriteriene, og at dette skulle gjøres i samarbeid med TK-avd og TMT-avd.

På grunn av ressursutfordringer er igangsetting av arbeidet blitt forsinket, og vil først komme i gang med arbeidsgruppen rett over sommeren. Siden oppgaven er utvidet til å gjelde alle fartsgrensenivåer, er det bestemt at arbeidet med kriterier for de høyere fartsgrensene blir prioritert først.

### Planer for 2016 og 2017

Kriterier for fartsgrensene 90, 100 og 110 km/t vil bli sendt ut på høring i 2016, mens kriteriene for 80 km/t og lavere vil bli sendt på høring på nyåret 2017. I løpet av 2017 skal nye kriterier for alle fartsgrenser være vedtatt.

### **Tiltak 98** Statens vegvesen vil utrede konsekvenser av ulike overordnede prinsipper for fastsettelse av fartsgrenser.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Arild Ragnøy (Trafikksikkerhetsseksjonen)

#### Status våren 2016

September 2014 ba politisk ledelse i Samferdselsdepartementet om at det ble gjort en vurdering av fartsgrensesystemet vårt, med tanke på å tilpasse fartsgrensene bedre til vegens utforming og funksjon. Dette er et litt annet utgangspunkt enn det vi hadde da tiltak 98 ble formulert. Likevel er det såpass likt at vi velger å se på vurderingene som Samferdselsdepartementet ber om som «svaret på» tiltak 98.

September 2014 ba Etatsledermøtet i Statens vegvesen (ELM) TMT-avd samarbeide med VT-avd om en vurdering av fartsgrensesystemet, som underlag for en prinsipiell diskusjon i ELM. Vurderingene ble lagt fram for ELM 22. – 23. april 2015. På møtet i ELM ble det blant annet bestemt at det skulle utarbeides et forslag til nye fartsgrensekriterier, og at disse skulle inneholde en vurdering av konsekvenser for trafikksikkerhet, framkommelighet, utslipp av klimagasser og miljøpåvirkning for øvrig.

Arbeidet med nye fartsgrensekriterier videreføres i tiltak 97.

### Planer for 2016 og 2017

Tiltaket er å anse som avsluttet. Neste fase er å utarbeide fartsgrensekriterier. Dette inngår i tiltak 97.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.6 Areal- og transportplanlegging

Ingen oppfølgingstiltak.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.7 Intelligente transportsystemer (ITS) på veg

**Tiltak 99** Statens vegvesen vil bygge ut en språkuavhengig formidlingstjeneste for dynamiske data (DATEX II).

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Kjersti Leiren Boag (Seksjon for Trafikkforvaltning)

### Status våren 2016

Mai 2014 lanserte Statens vegvesen en nasjonal DATEX-node (tjeneste), der all sanntids informasjon fra Statens vegvesen gjøres tilgjengelig for eksterne. Brukeren kan gå inn på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) og bestille tilgang til sanntidsdata om bl.a. hendelser, stengte veger, vegarbeid, værforhold, reisetider og kamerabilder fra DATEX-noden, og benytte disse i egne tjenester.

### Planer for 2016 og 2017

Nye versjoner av DATEX-standarden vil implementeres i 2016 og 2017, samt en løsning som gjør det mulig for brukere av DATEX-data å filtrere ut de meldinger man har behov for.

**Tiltak 100** Statens vegvesen vil prøve ut systemer for trafikkstyring på utvalgte strekninger på hovedvegnettet.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Kjersti Leiren Boag (Seksjon for Trafikkforvaltning)

### Status våren 2016

Vegdirektoratet har ikke valgt ut særskilte strekninger hvor det skal prøves ut systemer for trafikkstyring. Arbeidet knyttet til dette tiltaket dreier seg foreløpig om å få på plass retningslinjer (se nedenfor) og å høste erfaringer fra andre land.

### Planer for 2016 og 2017

Statens vegvesen arbeider for å få på plass retningslinjer for Trafikkstyring (jf. prosjektplan datert 1/2-2016). I følge framdriftsplanen skal det foreligge et høringsutkast sommeren 2016, og endelige retningslinjer skal være godkjent av etatsledermøtet (ELM) i desember 2016. Ambisjonen er at retningslinjene skal være et nasjonalt styrende dokument for trafikkstyring, inklusive forvaltning og implementasjon i organisasjonen.

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Jan Vidar Myrland (Seksjon for Trafikkforvaltning)

#### Status våren 2016

Statens vegvesen arbeider for å få på plass et *Hendelsesbasert Toppsystem* (HBT). Dette skal være en felles integrert brukerflate for trafikkoperatørene på Vegtrafikksentralene. Det skal etableres felles retningslinjer for hvordan hendelser skal bli håndtert gjennom hele verdikjeden, fra hendelsen oppstår til den avsluttes. I dette inngår funksjonalitet for trafikkstyring og funksjonalitet for produksjon og distribusjon av veg- og trafikkmeldinger. Videre skal det etableres felles prosedyrer og samordning for å styrke samfunnssikkerhet og beredskap på nasjonalt nivå. HBT skal gjennom beslutningsstøtte være operatørenes primære arbeidsverktøy.

#### Planer for 2016 og 2017

Det er igangsatt et delprosjekt der formålet er å utarbeide et beslutningsgrunnlag for anskaffelsen av et nasjonalt HBT for Vegtrafikksentralene. Ambisjonen er at i løpet av 2016 skal alle krav og dokumenter være på plass, slik at man kan gjøre de nødvendige anskaffelser av systemet.

**Tiltak 102** Statens vegvesen vil montere og ta i bruk et økt antall friteksttavler til formidling av informasjon til trafikantene.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Veg- og transportavdelingen)  
**Kontaktperson:** Kjersti Leiren Boag (Seksjon for Trafikkforvaltning)

#### Status våren 2016

Det er (per februar 2016) tatt i bruk 27 fritekstavler som viser reisetider. Tre av disse ble tatt i bruk i desember 2013, de øvrige i 2014 og 2015. Alle tavlene er i regionene øst og sør. Tavlene i Region sør er aktivisert hele tiden, mens tavlene i Region øst kun er aktivisert når det er forsinkelser. For alle tavlene gjelder at informasjon om reisetider byttes ut med annen informasjon ved spesielle hendelser.

#### Planer for 2016 og 2017

Det foreligger ingen sentral plan for framtidig omfang av fritekstavler.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.1 Varsling, førstehjelp og behandling

Ingen oppfølgingstiltak.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.2 E-Call

Ingen oppfølgingstiltak.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.3 Ulykkesdata

**Tiltak 103** Statens vegvesen vil årlig utarbeide eller initiere minimum 1-2 temaanalyser basert på UAG-materialet.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

En oversikt over temaanalyser basert på UAG-materialet finnes på:

<http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG/temaanalyser>

Oversikt over temaanalyser som er slutført etter 1/1-2014:

- *Dødsulykker uten bruk av bilbelte* (Region øst, mars 2014, SVV-rapport nr 221)
- *Sykkelykker* (Region sør, mai 2014, SVV-rapport nr 294)
- *Ulykker med ATV* (Region nord, mars 2015, SVV-rapport nr 366). Se også tiltak 69.
- *Beltebruk i buss* (faktagrunnlag for Buss-OLA) (Region øst, september 2015)  
Se også tiltak 120
- *Trafikkulykker ved standardsprang* (Region vest, mai 2015 – ikke endelig utgave)

I tillegg til dette har Statens vegvesen, region sør utarbeidet tre temaartikler med følgende tema:

- Feil ved rekkverk på og ved bruer (har vært gjennom kvalitetskontroll i Vegdirektoratet, og er klar for publisering)
- Gående og syklende i avkjørsler til anleggsområder (Er til kvalitetssikring)
- Løsninger der det legges opp til at tunge kjøretøyer skal foreta feltskifte til høyre (Er til kvalitetssikring)



Arbeidet som ligger til grunn for disse temaartiklene er i stor grad det samme som når det gjelder temaanalysene, men resultatene er presentert på en mer kortfattet form. I tillegg legges det opp til publisering som artikkel.

### Planer for 2016 og 2017

Gjennom ordningen med å gi Statens vegvesen sine regioner årlige utviklingsoppgaver er det satt i gang arbeid med to nye temaanalyser i 2016:

- Vinterulykker (Region øst)
- Dødsulykker i gangfelt (Region vest)

### **Tiltak 104** Statens vegvesen vil systematisk gjennomgå alle tiltak foreslått av UAG som anbefaler endring av vegnormaler, retningslinjer og veiledere.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Yngvild Munch-Olsen og Eireen Bjørk (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Det er laget en oversikt over tiltak som er foreslått gjennom UAG-arbeidet. Det er også laget en oversikt over tiltak som er foreslått i temaanalysene.

### Planer for 2016 og 2017

Eksisterende oversikt over foreslåtte tiltak vil bli supplert med tiltak fra nye temaanalyser, tilrådninger fra SHT og Vegtilsynet. Tiltak som ansees som uaktuelle (ingen forventet trafikksikkerhetseffekt) tas ut av lista. Deretter sorteres tiltakene etter hvilke normaler, retningslinjer og veiledere som ønskes endret. Det er behov for en oversikt over planlagt framtidig arbeid med den enkelte vegnormal/retningslinje/veileder, slik at de foreslåtte tiltakene kan tas med inn i prosessene på rett tidspunkt.

### **Tiltak 105** Helsedirektoratet vil arbeide for at alle helseforetak rapporterer inn ulykker med personskade til NPR.

**Ansvar:** Helsedirektoratet

**Kontaktperson:** Morten Støver

### Status våren 2016

Helsedirektoratet har i perioden 2013 til 2016 gjort flere tiltak for å få bedre rapportering av personskader:

- Besøkt og gjennomført møter ved alle Helseforetak.
- Gjennomført møter med fagsjefene i de regionale helseforetakene.

- Forenklet skadedatasettet, utviklet en forenklet registreringsveileder samt informasjonsmateriell for både ansatte og pasienter som er distribuert på sykehusene.

I tillegg har hvert sykehus, etter ønske fra Helsedirektoratet, utpekt en faglig ansvarlig samt en superbruker, for å sikre kvalitet og kontinuitet i registreringen.

22 av 26 rapporteringspliktige helseforetak rapporterte data for 2015 til Helsedirektoratet.

129 044 skader ble rapportert inn av spesialisthelsetjenesten, og 2 309 skader ble rapportert inn av Trondheim kommunale legevakt. Tallene er per dags dato ikke sammenlignet med antallet skader som er behandlet i spesialisthelsetjenesten, men dette antallet har de siste årene ligget på i overkant av 300 000 behandlede skadetilfeller per år. Dette betyr at vi har informasjon om omstendighetene til om lag 40 prosent av alle skader som ble behandlet ved sykehusene.

Oslo og Bergen kommunale legevakt har ikke EPJ-systemer som gir dem muligheter for å rapportere til NPR. Tall fra disse foretakene ligger sannsynligvis noen år unna. Alle andre foretak skal rapportere til Helsedirektoratet i 2016.

Helsedirektoratet endret i 2015 på kodeverket for personskaade etter tilbakemeldinger både fra sykehus og brukere av data, om dataelementer som var uhensiktsmessige i sin opprinnelige form. Etter kodeendring er det dessverre bare Oslo Universitetssykehus og Helse Midt-Norge som per dags dato har oppgradert sine systemer, og dermed kan levere på gjeldende kodeverk.

### **Planer for 2016 og 2017**

I 2016 og 2017 skal Helsedirektoratet fortsatt holde kontakt med sykehusene gjennom årlige regionale samlinger sammen med superbrukere og medisinsk ansvarlige ved sykehusene. Helse- og omsorgsdepartementet har gitt Helsedirektoratet forslag til flere tiltak for å bistå sykehusene med å bedre rapporteringen, og Helsedirektoratet er i ferd med å vurdere hvordan disse tiltakene best kan følges opp med tanke på ressursene som er avsatt til arbeidet.

### **Tiltak 106 Statens vegvesen og Helsedirektoratet vil etablere en nasjonal gruppe for som skal utarbeide retningslinjer for klassifisering av selvvalgte ulykker.**

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen) og Helsedirektoratet

**Kontaktperson fra Vegdirektoratet:** Rita Aarvold (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Anette Mjelde

### **Status våren 2016**

Det er etablert en arbeidsgruppe som ledes av Statens vegvesen, og med representanter fra politiet, Folkehelseinstituttet, Helsedirektoratet og SSB. Arbeidsgruppen jobber etter en bestilling fra Samferdselsdepartementet, som har bedt om at det blir sett på norske rutiner for klassifisering og håndtering av selvvalgte ulykker i trafikken. Hensikten er å komme fram til bedre og mer effektive rutiner og klassifisering. Arbeidsgruppen skal se spesielt på metoden som brukes i Sverige og vurdere om denne kan brukes i Norge.

En anbefaling fra arbeidsgruppen ventes i løpet av 2016.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.1 Sikkerhetsstyring

### **Tiltak 107** Trygg Trafikk vil bistå TI i sertifisering av bedrifter etter NS-ISO 39001.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Tori Grytli

#### **Status våren 2016**

Trygg Trafikk bistår når de får forespørsel fra Teknologisk Institutt (TI). Forespørslene kommer når bedrifter nærmer seg godkjenning. Imidlertid har antall forespørslers til nå vært relativt begrenset, og det er ønskelig at aktiviteten økes.

Våren 2016 var det fire virksomheter i Norge som var sertifisert etter 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

#### **Planer for 2016 og 2017**

Trygg Trafikk viderefører arbeidet med å bistå TI ved forespørsel.

### **Tiltak 108** Statens vegvesen vil vurdere å implementere NS-ISO 39001 i deler av sin virksomhet.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

#### **Status våren 2016**

Ikke igangsatt.

#### **Planer for 2016 og 2017**

Ingen konkrete planer.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.2 Trafikksikkerhet i virksomheter

**Tiltak 109** Trygg Trafikk vil kartlegge i hvilken grad arbeidsgivere følger opp arbeidsmiljølovens krav om risikovurdering og tiltak knyttet til ansattes kjøring i arbeidstiden.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Tori Grytli

### **Status våren 2016:**

Trygg Trafikk gjennomførte en kartlegging i 2014 i tilknytning til konferansen *Skulle bare på jobb*.

### **Planer for 2016 og 2017:**

Trygg Trafikk planlegger å gjennomføre en ny spørreundersøkelse i 2016/2017, for å se om det er noen utvikling i hvilken grad arbeidsgivere følger opp arbeidsmiljølovens krav.

**Tiltak 110** Arbeidstilsynet vil videreføre tilsyn med arbeidsgivers ansvar for å forebygge arbeidsrelaterte trafikkulykker.

**Ansvar:** Arbeidstilsynet

**Kontaktperson:** Inger Petrea Mowinckel

### **Status våren 2016:**

Arbeidsmiljøloven § 4-1 stiller krav om bl.a. et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og at det ved planlegging og utforming av arbeidet skal legges vekt på å forebygge sykdom og skader. Per 1/5-2016 er det gjennomført over 80 tilsyn til virksomheter innen transportnæringen, der det er tatt opp krav til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. Arbeidstilsynet har ingen aktivitet som har særskilt fokus på arbeidsgivers ansvar for å forebygge trafikkulykker, men tar dette opp der det kommer opp som del av tilsynet eller etter mottatte tips.

## **Tiltak 111**    **Arbeidstilsynet vil i 2015 igangsette en landsomfattende satsing mot transportnæringen.**

**Ansvar:**            Arbeidstilsynet

**Kontaktperson:** Inger Petrea Mowinckel

### **Status våren 2016:**

Transportnæringen er blant de bransjene som er mest utsatt for skader og ulykker. Når det skjer arbeidsulykker, er skadene ofte alvorlige. De siste årene har omtrent halvparten av de registrerte dødsulykkene i transportnæringen vært trafikkulykker.

Lange arbeidsdager og arbeidsuker samt skift- og nattarbeid er utbredt, og arbeidstid er en utfordring for flere yrkesgrupper i bransjen. I deler av næringen gir manuell håndtering av gods og varer stor risiko for ergonomiske belastninger og ulykker. I tillegg setter virksomheter som bryter reglene for arbeidslivet, stadig større preg på næringen.

Gjennom kontroll, både alene og i samarbeid med andre etater, skal Arbeidstilsynet gjøre det vanskeligere å operere på tvers av arbeidsmiljøloven.

I 2015–2016 har Arbeidstilsynet en nasjonal satsing i næringen, særlig rettet mot gods- og turbildelen. Gjennom kontroll og veiledning vil aktørene bli gitt mer kunnskap og forståelse for reglene for norsk arbeidsliv, og dermed bedre grunnlag for å følge reglene. Satsingen skal også bidra til:

- At flere arbeidstakere har lovlige arbeidsbetingelser, med fokus på grunnleggende arbeidsforhold.
- Færre arbeidsulykker og arbeidsrelaterte belastninger som kan føre til sykefravær og helseplager.

I 2015 gjennomførte Arbeidstilsynet rundt 400 tilsyn innenfor gods- og turbilbransjen. En del av tilsynene er koordinert med andre kontrolletater og politiet. Tilsyn langs veg blir alltid gjennomført sammen med Statens vegvesen. I 2016 er det planlagt 900 tilsyn. Omfanget i 2017 er ikke bestemt enda.

Tilsynene gjennomføres:

- Langs veg, der Arbeidstilsynet snakker med sjåførere og sjekker om nødvendig dokumentasjon er på plass.
- Hos transportvirksomheten, der Arbeidstilsynet snakker med ledere, ansatte og verneombud.

Bakløftere på laste- og varebiler er stadig involvert i og årsak til arbeidsulykker. Ulykkene skyldes ofte mangelfullt vedlikehold eller feil bruk som følge av manglende opplæring. Ved tilsyn er det derfor også fokus på biler med bakløftere.

Det er utarbeidet faktaark som gir en oversikt over tema som er aktuelle når det gjennomføres tilsyn i transportnæringen:

- [Faktaark: Tilsyn langs vei](#)
- [Faktaark: Tilsyn hos virksomheten](#)
- [Faktaark: Tilsyn med bakløftere](#)

**Tiltak 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 trafikksikkerheten knyttet til bedriftens transportvirksomhet.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Region øst)

**Kontaktperson:** Kjell Seim (Trafikksikkerhetsseksjonen i Region øst)

#### Status våren 2016:

I utgangspunktet var prosjektet tenkt gjennomført som en pilot i en ekstern bedrift, der det skulle sees nærmere på hva som er de sentrale forhold som påvirker trafikksikkerheten knyttet til bedriftens transportvirksomhet (jf. tiltakets ordlyd). Imidlertid ble det i samråd mellom Vegdirektoratet og Region øst bestemt at det i stedet skulle gjennomføres en workshop for flere bedrifter med fokus på NS-ISO 39001. Denne ble gjennomført i Oslo 2/12-2014 med representanter fra 12 ulike bedrifter til stede. Det er skrevet en rapport som er en oppsummering av denne workshopen.

**Tiltak 113** Statens vegvesen vil utvide «*Trygg Trailer*» til et nasjonalt prosjekt. I dette ligger blant annet et tett samarbeid med NHO Transport, Norges Lastebil-eierforbund, Norsk transportarbeider forbund og Yrkestrafikkforbundet, med sikte på å bedre trafikksikkerhetskulturen i transportbedriftene.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikant- og kjøretøyavdelingen)

**Kontaktperson:** Alf Inge Heggeseth (Seksjon for Trafikantadferd)

#### Status våren 2016

Det nasjonale *Trygg Trailer*-prosjektet ble lansert i 17/9-2014, med både Statsråden og Vegdirektøren til stede. Lanseringen ble dekket i nasjonale media, og det har også i etterkant vært nevnt ved forskjellige anledninger, både av statsråden og av øvrig politisk ledelse.

*Trygg Trailer* er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Etter to sesonger er i overkant av 130 bedrifter med i prosjektet. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk- og kjettingkrav, samt en enkel opplæring i lastsikring. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmateriell på flere språk, som bedriftene som deltar i *Trygg Trailer* distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåfører. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Gjennomføringen av *Trygg Trailer* for de to første sesongene er evaluert, med gode resultater.

#### Planer for 2016 og 2017

Etter sesong tre skal prosjektet evalueres, og det skal konkluderes med om dette skal bli et permanent tilbud til bedrifter som ønsker å være en *Trygg Trailer* bedrift.

**Tiltak 114** Statens vegvesen vil revidere sin transportpolicy, der det stilles krav til utførelse av transporter på oppdrag fra etaten.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Arbeidet er ikke igangsatt. Dagens transportpolicy er fra 2008.

**Tiltak 115** Trygg Trafikk vil formidle kunnskap om arbeidsrelaterte trafikkuulykker gjennom konferanse (2014) og fagseminarer.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Tori Grytli

**Status våren 2016**

7. og 8. april 2014 arrangerte Trygg Trafikk konferansen «*Skulle bare på jobb*», med over 250 deltakere, der arbeidsrelaterte ulykker var tema.

Det har til nå ikke vært avholdt fagseminar om temaet.

**Planer for 2016 og 2017**

Det planlegges ikke gjennomført fagseminar før i 2017.

**Tiltak 116** Trygg Trafikk vil i samarbeid med fylkeskommunene arbeide for at kommunene skal ha et mer tverrsektorielt 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*.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Harald Heieraas

**Status våren 2016**

Godkjenningsordningen *Trafikksikre kommuner* har generert stor aktivitet i mange kommuner. Nissedal og Sortland ble godkjent i august 2015 som de to første kommunene. Per 13/5-2016 har 22 kommuner blitt godkjent som *Trafikksikker kommune*, og ytterligere 60 kommuner/bydeler er i en aktiv prosess for å bli godkjent. Disse kommunene er listet opp i vedlegg 2 i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2015*.

Dersom vi legger sammen kommuner som er godkjent og kommuner/bydeler som er i en aktiv prosess for å bli godkjent, er fordelingen mellom fylker slik:

- Østfold 2
- Akershus 4
- Oslo 3 bydeler
- Hedmark 2
- Oppland 13
- Buskerud 4
- Vestfold 7
- Telemark 2
- Aust-Agder 5
- Vest-Agder 4
- Rogaland 7
- Hordaland 3
- Sogn og Fjordane 1
- Møre og Romsdal 1
- Sør-Trøndelag 7
- Nord-Trøndelag 3
- Nordland 8
- Troms 3
- Finnmark 3

Oversikten viser at alle fylker har minst en kommune/bydel som minimum er i en prosess for å bli godkjent. I 14 fylker gjelder dette tre eller flere kommuner/bydeler.

I de fylkesvise omtalene i del II i dette dokumentet har flere fylkeskommuner omtalt arbeidet med *Trafikksikre kommuner*. Antall kommuner som der oppgis å være i en prosess for å bli godkjent som *Trafikksikre kommuner* er i flere fylker høyere enn det som går fram av lista over (og i vedlegg 2 i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2015*). Det skyldes at Trygg Trafikk stiller krav om at kommunene som tas med på lista er inne i en aktiv prosess, mens flere av fylkeskommunene har tatt med kommuner som ennå ikke har kommet aktivt i gang med arbeidet.

### **Tiltak 117** Trygg Trafikk vil, i samarbeid med relevante aktører, videreutvikle verktøy for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

**Ansvar:** Trygg Trafikk

**Kontaktperson:** Harald Heieraas

#### **Status våren 2016**

Trygg Trafikk sin *Veileder for en trafikksikker kommune* angir kriterier som de ulike sektorene i kommunen må tilfredsstille for at kommunen skal bli godkjent som *Trafikksikker kommune* (jf. tiltak 116). Dette er et sentralt verktøy i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.



## Planer for 2016 og 2017

Statens vegvesen sin Håndbok V722 *Kommunale trafikksikkerhetsplaner* er fra 1998, og er moden for revisjon. Det planlegges et nært samarbeid mellom Trygg Trafikk og Statens vegvesen om oppdatering av dokumentet, med sikte på at framtidige kommunale trafikksikkerhetsplaner skal være tverrsektorielle og ha fokus på alle områder der kommunen har virkemidler som kan påvirke trafikksikkerheten. Det er ikke avklart om det fortsatt skal være en veileder innenfor Statens vegvesen sin håndbokserie, eller om det skal utarbeides materiale på en annen form.

Det vurderes om det skal utarbeides et eget E-læringskurs om trafikksikkerhet, beregnet på kommunalt ansatte som har et arbeid der trafikksikkerhet er en relevant problemstilling (i rollen som trafikant, som planlegger, som beslutningstaker eller liknende). Dette vil i så fall være et svært kortfattet kurs som gir en grunnleggende innføring i trafikksikkerhet.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.3 Organisatoriske prosesser for å bringe trafikksikkerhetsarbeidet videre

**Tiltak 118** Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, Helse- direktoratet, Utdanningsdirektoratet og fylkeskommunene, arrangere årlige resultatkonferanser med fokus på tilstandsutviklingen. Første konferanse avholdes i 2015.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)  
**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Marianne Rostoft (Trafikksikkerhetsseksjonen)  
**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen  
**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Tori Grytli  
**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Tone Sandvik  
**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

### Status våren 2016

Den første nasjonale resultatkonferansen ble avholdt på Oslo kongressenter (Folkets hus) 10. juni 2015. Det var totalt 101 deltakere. Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, 10 fylkeskommuner, 3 kommuner, 10 interesseorganisasjoner, 2 bedrifter og 4 forskningsinstitusjoner/konsulentfirmaer var representert. Statsråden og fungerende Vegdirektør (Lars Aksnes) holdt begge innlegg og var til stede før lunsj. Til konferansen var det utarbeidet en rapport om *Trafikksikkerhetsutviklingen 2014*, med fokus på tilstandsutviklingen og hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet.

Resultatkonferansen for 2015 er under planlegging, og vil bli avholdt på Oslo Kongressenter (Folkets hus) 14. juni 2016.

## Planer for 2016 og 2017

Det planlegges avholdt resultatkonferanser for årene 2016 (vår 2017) og 2017 (vår 2018).

**Tiltak 119** Det vil bli avholdt årlige direktørmøter om trafiksikkerhet med topplederne for politiet, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen), politiet, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet

**Kontaktperson fra politiet:** Jan Guttormsen

**Kontaktperson fra Trygg Trafikk:** Jan Johansen

**Kontaktperson fra Helsedirektoratet:** Tone Sandvik

**Kontaktperson fra Utdanningsdirektoratet:** Frode Midtgaard

**Kontaktperson fra Statens vegvesen:** Guro Raner (Trafiksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

14. januar 2016 ble det avholdt direktørmøte med lederne for Statens vegvesen, politiet, Statens Havarikommisjon for Transport, Helsedirektoratet, Arbeidstilsynet og Tolldirektoratet, for å diskutere underlagsmaterialet til Stortingsmeldingen om Trafiksikkerhet.

Videre avholder Vegdirektøren årlige møter med henholdsvis Politidirektøren og Helsedirektøren. Trafiksikkerhet inngår på dagsorden på disse møtene.

I tillegg er det kontakt mellom direktørene i de ulike etatene knyttet til enkeltsaker. Det er imidlertid ikke etablert noen fast rutine for faste årlige møter der topplederne for de nasjonale aktørene for tiltaksplanen er samlet.

**Tiltak 120** Statens vegvesen vil, i samarbeid med relevante aktører, arrangere én nasjonal OLA-prosess hvert år i planperioden.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Sigurd Løtveit (Trafiksikkerhetsseksjonen)

### Status våren 2016

Det ble igangsatt et arbeid med *Eldre-OLA* høsten 2014. Dette arbeidet har imidlertid stoppet opp og vi må finne ut av hvordan vi skal ta det videre (se omtale av tiltak 34).

Statens vegvesen, Region øst har som utviklingsoppgave for 2015 utarbeidet en temaanalyse om ulykker i buss (*Buss-OLA Faktagrunnlag*). Rapporten er blant annet basert på materiale fra UAG, og det er fokusert spesielt på beltebruk i buss. Tanken har vært at dette skulle tjene som faktagrunnlag for en OLA-prosess om beltebruk i buss. Også her har arbeidet stoppet opp.

**Tiltak 121** Statens vegvesen vil etablere en tiltaksbank for innlegging og vurdering av ikke-stedfestede trafikksikkerhetstiltak (forslag om forskriftsendringer, endringer i vegnormaler m.m.).

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Yngvild Munch-Olsen og Eireen Bjørk (Trafikksikkerhetsseksjonen)

**Status våren 2016**

Det ble etablert en tiltaksbank som en del av forarbeidet til *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Det var åpent for alle deltakerne i prosessen å legge inn forslag til tiltak, og vi endte opp med om lag 1 000 tiltak. Imidlertid var mange av tiltakene på en form som gjorde at det ikke var naturlig å gå videre med dem i arbeidet med tiltaksplanen.

Sak om «tiltaksbanken for foreslåtte trafikksikkerhetstiltak og system for oppfølging» ble behandlet av etatsledermøtet i Statens vegvesen 30/9-2014. Følgende ble vedtatt:

- Vegdirektoratet ved Trafikksikkerhetsseksjonen etablerer tiltaksoppfølging for foreslåtte nasjonale, ikke-stedfestede trafikksikkerhetstiltak.
- Regionene utnevner regionale kontaktpersoner med ansvar for å melde inn begrunnede tiltak til tiltaksbanken.
- Aktuelle avdelinger i Vegdirektoratet utnevner kontaktpersoner for oppfølging av tiltak som hører inn under avdelingens ansvarsområde.
- Det utarbeides en prosess i kvalitetssystemet som beskriver mottak og oppfølging av de foreslåtte trafikksikkerhetstiltakene.

Etter vedtaket i ELM er begrepet *Tiltaksbank* byttet ut med *System for tiltaksoppfølging*.

«Banken» som ble etablert til arbeidet med tiltaksplanen for trafikksikkerhet har vært utgangspunkt for videre arbeid:

- Tiltak som har opphav i UAG-arbeidet er lagt inn i et eget regneark. Det har vært en runde internt i Statens vegvesen, der det enkelte tiltak er vurdert. Tiltakene er deretter sortert i «ja-tiltak» (følges opp videre) og «nei-tiltak» (følges ikke opp videre).
- Det er laget en liste som viser foreslåtte tiltak i temaanalysene som er utarbeidet med basis i data fra UAG-arbeidet.

Det er også laget egne prosesser for regional og nasjonal tiltaksoppfølging i Statens vegvesen sitt *Kvalitetssystem*. Arbeidet knyttet til implementering av prosessene er ikke fullført.

Følgende er oppnevnt som regionale kontaktpersoner: Steinar Svensbakken (Region øst), Kirsti Huserbråten (Region sør), Torbjørn Thiem (Region vest), Merete Godø (Region midt) og Henrik Wildenchild (Region nord). Følgende er oppnevnt som avdelingsvise kontaktpersoner i Vegdirektoratet: Hans-Petter Hoseth (Trafikant- og kjøretøyavdelingen) og Morten Hafting (Veg- og transportavdelingen)

**Planer for 2016 og 2017**

Det er behov for å sortere ut hvilke av de foreslåtte tiltakene som krever endringer i Statens vegvesen sine håndbøker. Det utarbeides en liste per håndbok. Samtidig lages en oversikt over planlagte prosesser knyttet til den enkelte håndbok. Dette for å sikre at forslag til tiltak blir tatt med inn i prosessene på rett tidspunkt.

## Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.4 Valg av sikre kjøretøyer

**Tiltak 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.

**Ansvar:** Statens vegvesen (Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen)

**Kontaktperson:** Anne Beate Budalen (Trafikksikkerhetsseksjonen)

### **Status våren 2016**

Tiltaket er ikke igangsatt.

## Del II – Statusgjennomgang for trafikksikkerhets- arbeidet til fylkeskommunene og syv storbykommuner

(Jf. kapittel 11 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*)

## Fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid

### Østfold

#### Trafikanttiltak

Med utgangspunkt i *Regional Transportplan for Østfold mot 2050* skal Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) prioritere trafikksikkerhet i forbindelse med skoleveg/skoleskyss og økt innsats på holdningsskapende tiltak i samarbeid med andre aktører.

FTU har årlig avsatt om lag 6 mill. kr i tilskudd til kommunene. I tillegg til sikring av skoleveg er midlene brukt til rullering av kommunale trafikksikkerhetsplaner, droppsoner ved skoler som skal få flere til å gå/sykle til skolen, opplæring og utstyr til skolepatroljer og lokale kampanjer om skoleveg.

FTU har økt innsatsen og samarbeidet med andre aktører på følgende måte:

- Ved å avsette årlig om lag 0,5 mill. kr til Trygg Trafikks aktiviteter i fylket. Hovedfokuset har vært *Trafikksikker kommune*, refleks, sikring av barn i bil og tiltak for russen.
- Kommunene stimuleres til å inngå intensjonsavtale med Trygg Trafikk og Fylkeskommunen for å bli *Trafikksikker kommune*. Det omfatter også *Trafikksikker barnehage*, *Trafikksikker skole* og *Trafikksikker klubb*.
- Ungt Entreprenørskap (UE-Østfold) har fått tilskudd til *TrafikkSMART* for barneskolene og Trafikkcamps for ungdomsskolene.
- Trafikksikkerhetstiltakene *Sett grenser – si ifra!* og *#Er du sikker?* tilbys alle videregående skoler i fylket.
- Inngått avtale om å etablere en sykkel- og aktivitetsgård på Inspira Sciencesenter. Tiltaket skal inngå i et undervisningstilbud for sykkelopplæring på skolene i fylket.
- Å samarbeide med Sykkelbyen Nedre Glomma og Fredrikstad kino på den store Kinodagen. Fokuset i 2015 var refleks, bilbelte og sykkel/gange. I 2016 er Fredrikstad kommune hovedaktør, og *Skoleveisuka* avsluttes med stor happening på Kinodagen.
- Inngått avtale med Pensjonistforbundet Østfold om gratis kjøretime på kurs 65 +.
- Å kommunisere på sosiale medier. FTU har etablert en egen Facebookside, se <https://www.facebook.com/Trafikksikkert/>

#### Organisatoriske tiltak

Etter valget i 2015 har fylkeskommunen omorganisert utvalgsstrukturen. Samferdsels-, miljø- og klimakomiteen har blitt en ren samferdselskomite, og den er personidentisk med FTU.

Konseptet *Trafikksikker kommune* er også et organisatorisk grep som synliggjør ansvaret og kvalitetsikrer trafikksikkerhetsarbeidet i alle ledd i kommunene. Det er et framtidig mål at Fylkeskommunen også skal bli et *Trafikksikkert fylke*.

#### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 23,2 km av fylkesvegnettet i Østfold. Av dette var 20 km planlagt i Nedre Glomma regionen, og forutsatte godkjenning av en bypakke på om lag 10 mrd. kr. Bypakken har blitt faseinndelt, og dette betyr at målet i tiltaksplanen ikke lenger er realistisk. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 4,7 km av fylkesvegnettet (0 km i 2014 og 4,7 km i 2015).

Østfold fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	18	12	30	60	50 %
Tiltak for gående og syklende	9	19	28	80	35 %

\* Jf. tabell 11.1.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

## Akershus

### Trafikanttiltak

Det arbeides kontinuerlig med fokusområdene (barn, ungdom, voksne, eldre bilførere, syklister og rus). Gjennom tilskuddsordninger til kommunene bevilger Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) årlig 22 mill. kr til *Aksjon skolevei*. For å stimulere til økt sykkel og gange er det også avsatt 4 mill. kr til *Aktive barn – tryggere skolevei*.

FTU har vedtatt at det utarbeides en tiltaksplan som revideres hvert år, og som viser en sterkere satsning på de mest ulykkesbelastede trafikantgruppene. Et aktuelt tiltak det nå arbeides med er å følge opp dimensjoneringsplikten for skoleskyss gjennom å kartlegge bruken av setebelter og sitteplasser på skolebusser i fylket. En kartlegging vil gi et grunnlag for å vurdere om det er behov å iverksette holdningsskapende tiltak, for å få flere til å bruke setebelte og sitteplass.

Arbeidet rettet mot rusen har et spesielt fokus i fylkeskommunens handlingsplan for trafikksikkerhet og i den årlige tiltaksplanen. Fylkeskommunen samarbeider med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi og helsepersonell for å legge til rette for en trafikksikker russetid.

### Organisatoriske tiltak

FTU arbeider spesielt med å få implementert konseptet *Trafikksikker kommune*- i trafikksikkerhetsarbeidet. Ski kommune er blitt godkjent som *Trafikksikker kommune*, og andre kommuner står for tur.

### Vegtiltak

Fylkeskommunen har fokus på gående og syklende, og prioriterer bygging av gang- og sykkelveger innen 4 km fra skolene. Det ble i 2014 bygget 6,3 km, mens det i 2015 ble ferdigstilt 14,8 km gang- og sykkelveger.

Akershus fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»\*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr) **	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	64,1	72,7	135,5 ***	234,0	58 %
Tiltak for gående og syklende	58,8	183,9	239,4 ***	371,6	64 %

\* Tallene i tabellen er fylkeskommunens kostnader og korrigert for forskudd/bidrag fra kommunene

\*\* Jf. tabell 11.2.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

\*\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

**Oslo** (se omtale under «storbykommunenes trafikksikkerhetsarbeid»)

## Hedmark

### Trafikantiltak

Lokale trafikksikkerhetstiltak etableres etter behov og dialog med ulike målgrupper, jf. *TrafikkLykke*, *Prøv deg på Glatta*, FoU-prosjektet *Kjekt å gå!* (SVV), tiltak overfor motorungdommen i Elverum m.m.

*Skolestartkampanjen* følges opp årlig. Oransje skolesekker til førsteklassingene for året 2016/2017 har ankommet og blir distribuert før sommerferien.

Ungdomsrettede tiltak som *Trygt hjem* fungerer godt i Hedmark. Nesten 7 000 unge benyttet tilbudet i 2015 og tiltaket blir videreført. Prosjektet *TrafikkLykke* avsluttes i juni 2016. Planlagte tiltak er gjennomført.

Tiltak mot rus og medikamenter er ikke spesielt fulgt opp av Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg (HTU), men sekretariatet deltar i fylkeskommunens folkehelsenettverk, der blant annet psykisk helse er tema. Utrykningspolitiet har i sin kontrollvirksomhet også fått utstyr og innsikt til å være mer målrettet i kampen for å ta ruskjørere. Tiltaket fortsetter.

Krav om alkohol i skolebusser er inkludert i nye anbudsavtaler fra Hedmark Trafikk. To av tre anbudsregioner i fylket har innført dette fra juli 2016. Sannsynligvis blir det innført i hele fylket i 2020.

HTU, Statens vegvesen og Trygg trafikk følger opp samarbeidet med pensjonistforeninger i fylket. Statens vegvesen har igjen overtatt ansvaret for 65+ som gjennomføres i samarbeid med pensjonistforeningene.



## Vegtiltak

Trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegnettet prioriteres i samsvar med *Handlingsprogrammet for fylkesveger*, som bl.a. innebærer særlig fokus på belysning og tiltak mot utforkjøringsulykker.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 24,2 km av fylkesvegnettet i Hedmark. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 3,96 km av fylkesvegnettet (1,16 km i 2014 og 2,80 km i 2015).

*Hedmark fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2013-kr)*	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2013-kr)**	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	1,1	4,3	5,2 *	128,0	4 %
Tiltak for gående og syklende	44,3	46,7	88,1 *	172,0	51 %

\* Merk at forbruk i 2014 og 2015 her er omregnet til 2013-kr for å få tall som er sammenliknbare med tall oppgitt i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Omregningsfaktor fra 2013-kr til 2014-kr er 1,024 og fra 2014-kr til 2015-kr 1,018.

\*\* Jf. tabell 11.4.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

## Oppland

### Trafikantiltak

Trygg Trafikk i Oppland gjennomfører på vegne av fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) ulike tiltak for kompetanseheving for pedagogisk ansvarlige og øvrig personale i barnehage og skole. På ettervinteren og våren er det gjennomført elevstyrte temadager ved alle videregående skoler i Oppland. Målet er å bevisstgjøre ungdommen på egne valg og verdier generelt, og i forhold til trafikk spesielt. Det er gjennomført seminar for russestyrene og skoleledelsen ved de videregående skolene i Oppland.

FTU har bidratt til utarbeidelse av et undervisningsopplegg i introduksjonsprogrammet for innvandrere og til gjennomføring av trafikksikkerhetsdager for innvandrere i to kommuner. Det er gjennomført flere tiltak med fokus på eldre og medikamenter i trafikken, bl.a. har apotekene fått en brosjyre til utdeling sammen med reseptbelagt medisin. FTU har også bidratt til *Ung på hjul i Gudbrandsdalen*, som retter seg mot bilinteressert ungdom, og samarbeider med Kriminalomsorgen om oppfølging av unge bilførere som har fått samfunnsstraff etter fartsovertredelser.

### Organisatoriske tiltak

Tretten av kommunene i Oppland ble i 2015 godkjent som *Trafikksikker kommune*, etter å ha vært i en prosess under veiledning av FTU gjennom store deler av året. Dette gjelder Gjøvik, Gran, Jevnaker, Lesja, Lunner, Nord-Aurdal, Nord-Fron, Nordre Land, Sel, Sør-Fron, Vestre Toten, Østre Toten og Øyer. Fylkeskommunen er i en prosess fram mot godkjenning som *Trafikksikker fylkeskommune*, og har blant annet innført en ny reisepolicy for alle ansatte, hvor trafikksikkerhet er hovedfokus.

Trygg Trafikk i Oppland holdt i 2015 to kurs for drosjesjåfører i sikring av barn i bil, og vil i 2016 gjennomføre ytterligere seks kurs, slik at det meste av fylket er dekket. To ansatte kontrollører arbeider blant annet med veiledning i beltebruk i skoleskyssen, og det samarbeides mellom skoler og busselskaper om opplæring i å reise med skolebuss.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 vil bli bygd gang- og sykkelveg langs 20 km fylkesveg i Oppland. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 7,14 km av fylkesvegnettet (5,0 km i 2014 og 2,14 km i 2015).

*Oppland fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	29,0	24,4	53,0 **	154,0	34 %
Tiltak for gående og syklende	50,8	79,8	129,2 **	197,0	66 %

\* Jf. tabell 11.5.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Buskerud

### Trafikantiltak

Trygg skolevei er et av de viktigste satsingsområdene til FTU i Buskerud. Gjennom tilskuddsordningen til kommunene bevilger FTU hvert år mellom 4 og 6 mill. kr til tiltak for å sikre barns skoleveier rundt om i hele fylket. Både i 2014, 2015 og 2016 har tilskuddsordningen vært ettertraktet blant kommunene, og gjennomføringsgraden er stor. Mellom 15 og 17 kommuner har søkt for disse tre årene. I tillegg har FTU en tilskuddsordning på 0,3 mill. kr årlig hvor frivillige organisasjoner kan søke om tilskudd til mindre trafikksikkerhetstiltak. Her har mange FAU'er søkt om holdningsskapende tiltak, opplæring og ulike aksjoner knyttet til barns ferdsel til og fra skolen.

I forbindelse med FTU sin satsing på trygge skoleveier ble det i 2014 gjort en telling av hvor mange passasjerer som brukte setebelte på buss, jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss. For å få opp andelen skoleelever som bruker belte i buss, ble kampanjen *Beltehelt* gjennomført i regi av FTU i september 2015. Planlegging for en ny *Beltehelt*-kampanje høsten 2016 er i gang.

Som en del av konseptet *Trafikksikker kommune* er det gjennomført møter og kurs med etatsledere, rektorer og styrere. Det er gjennomført to trafikkurs for barnehageansatte, med totalt 60 deltakere. Heftet *6-åring på skolevei* er sendt ut til alle barneskoler for utdeling til foreldre og veilederen *Sykling på skoleveien – trygt frem og hjem* er sendt til rektorer og FAU. Det er gjennomført årlige trafikkurs for lærerstudenter på høyskolen i Buskerud, med drøyt 100 deltakere hvert år. Det planlegges å igangsette et samarbeid med Eldrerådet i løpet av året.

Holdningskampanjen *Verditransport – TA VARE* er videreført og pågår kontinuerlig. Kampanjen er rettet mot idrettsungdom i alderen 15 – 24 år, og har fokus på å bedre holdninger knyttet til bruk av refleks, sykkelhjelm, setebelte og fart. De siste årene har om lag 10 idrettslag vært med, og de har bl.a. utarbeidet sin egen reisepolicy som alle i klubben må følge.

13 ungdomsskoler i Buskerud tilbyr *Trafikk* valgfag. Dette utgjør nesten 40 prosent av ungdomsskolene i fylket. Det er gitt støtte til syv lærere for at de skal gjennomføre kvalifiseringskurs for å kunne undervise på *Trafikalt grunnkurs*. Det er også gjennomført en nettverkssamling for lærere som underviser i valgfaget.

### Organisatoriske tiltak

*Trafikksikker kommune* er et høyt prioritert prosjekt for FTU i denne perioden. Per april 2016 er én kommune godkjent; Ål. Tre kommuner har underskrevet intensjonsavtale og disse forventes godkjent ved årsskiftet 2016/2017. Det er gjennomført informasjonsmøter med ytterligere seks kommuner og det forventes at minst to av disse undertegner intensjonsavtale før sommeren 2016.

Av andre relevante tiltak kan nevnes at trafikksikkerhetsprisen har blitt delt ut i 2014 og 2016, Trafikkofrenes dag blir markert hvert år i Buskerud, og Buskerud FTU er med som medarrangør av den årlige trafikksikkerhetskonferansen sammen med Vestfold og Telemark.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 6 km av fylkesvegnettet i Buskerud. Fylkeskommunen har oppgitt at det allerede etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 7,6 km av fylkesvegnettet (7,30 km i 2014 og 0,30 km i 2015).

*Buskerud fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	12	27,5	39 **	75	52 %
Tiltak for gående og syklende	4	17	21	123	17 %

\* Jf. tabell 11.6.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Vestfold

### Trafikanttiltak

Trygg Trafikk i Vestfold gjennomfører ulike tiltak for kompetanseheving for pedagogisk ansvarlige og øvrig personale i barnehage og skole. Også på Høgskolen i Vestfold gjennomføres to dager med trafikkopplæring og pedagogisk bruk av virkemidler for lærerhøgskolestudenter. På høsten gjennomføres *Bry deg – si ifra* for VG2 elever. Det metodiske grepet som her brukes for å utvikle og

styrke en sikkerhets- og samhandlingskultur, er basert på bruk av aksjonsteknikker. På høsten samles alle russestyrene i fylket til en dag med fokus på egen helse og sikkerhet. Målet er å bevisstgjøre ungdommen på egne valg og verdier generelt, og i forhold til trafikk spesielt. På ettervinteren og våren gjennomføres temadager ved alle videregående skoler i Vestfold (med unntak av Færder).

I overkant av 8 000 elever på mellomtrinnet gjennomfører årlig Sykkelpøven i Vestfold. Sykkelpøven består av både praktisk og teoretisk opplæring.

Det gjennomføres årlige registreringer av hvordan barn fra 1-7 år er sikret i bil. Kampanjen *Barn i bil på 1-2-3* gjennomføres i flere kommuner. Her gis det informasjon til foreldrene til barn i barnehagene. Informasjon om temaet gis også på helsestasjoner.

Det gjennomføres årlige tellinger og mange aktiviteter rundt *Den nasjonale refleksdagen*.

*Lys til ettertanke* i Vestfold gjennomføres årlig for å sette fokus på de alt for mange trafikkulykkene. Dette er det største samarbeidsprosjektet innenfor trafikksikkerhet i Vestfold, hvor både frivillige organisasjoner og offentlige etater deltar.

### Organisatoriske tiltak

Syv kommuner i Vestfold jobber mot å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*. Fem av disse har skrevet intensjonsavtale med Trygg Trafikk, og målet er tre godkjente kommuner innen utgangen av 2017. Arbeidet med *Trafikksikre kommuner* går parallelt med *Trygge Lokalsamfunn*.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 9,8 km av fylkesvegnettet i Vestfold. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 7,6 km av fylkesvegnettet (2,6 km i 2014 og 5,0 km i 2015).

*Vestfold fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	15,5	7,7	23,1**	99,0	23 %
Tiltak for gående og syklende	44,5	100,0	142,7**	198,9	72 %

\* Jf. tabell 11.7.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Telemark

### Trafikanttiltak/organisatoriske tiltak

Fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU) har ansvaret for å samordne alt trafiksikkerhetsarbeidet i Telemark på vegne av fylkeskommunen. FTU forvalter tilskuddordningene *Aksjon skoleveg* og *Trafikksikkerhetstiltak i nærmiljøet*. Her kan man søke om støtte til inntil 60 prosent av kostnadene. Til *Aksjon skoleveg* er det satt av 32 mill. kr fordelt på årene 2014 -2017, der kommunene kan søke om støtte til utbedring av skoleveg. Potten for å søke om midler til *Trafikksikkerhetstiltak i nærmiljøet* er på 0,8 mill. kr fordelt på årene 2014 – 2017. I tillegg gir FTU overføringer til faste prosjekter, bl.a. til Trygg Trafikk.

Gjennom ordningen *Trafikksikkerhet i nærmiljøet* er det bl.a. gitt tilskudd til Røde kors og Norsk Folkehjelp for å gi innvandrere opplæring i refleksbruk og trafikantatferd vinterstid. Tilskuddsordningen gir også støtte til ulike lokale arrangementer, som f.eks. trafiksikkerhetsdag på Geiteryggen, som har spesielt fokus på barn og unge.

Nissedal kommune er første kommune i Telemark som fyller vilkårene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.

### Vegtiltak

Fylkeskommunen har oppgitt at 0,40 km av fylkesvegnettet ble tilrettelagt for gående og syklende i 2014 og at 2,30 km ble tilrettelagt i 2015.

*Telemark fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	13,3	28,7	41,5 *	76,3 **	54 %
Tiltak for gående og syklende	37,7	28,6	65,8 *	98,8 **	67 %

\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

\*\* I tabell 11.8.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017 er beløpene oppgitt til 100 mill. kr til «Trafikksikkerhetstiltak» og 40 mill. kr til «Tiltak for gående og syklende». Det var imidlertid presisert i planen at dette var foreløpige anslag. Oppdaterte tall er 76,3 mill. kr til «Trafikksikkerhetstiltak» og 98,8 mill. kr til «Tiltak for gående og syklende».

## Aust-Agder

### Trafikanttiltak

Fra 2015 ble det innført en statlig tilskuddsordning kalt *Økt sykkelbruk*, der Aust-Agder fylkeskommune fikk til sammen 11,5 mill. kr. Midlene er fordelt på diverse prosjekter – også for å øke trafiksikkerheten for myke trafikanter.

Fylkeskommunen har eier- og driftsansvar for Myra sykkelgård i Arendal kommune, hvor det gis sykkelopplæring til barneskolebarn i Aust-Agder. Opplegget rundt opplæringen er det Statens vegvesen og Trygg Trafikk som sørger for. Anlegget er på 13 000 kvadratmeter, hvorav trafikkdelen er om lag 9 000 kvadratmeter. De fleste elementene er i halv målestokk, og inneholder bl.a. fotgjengerfelt, trafikklys, rundkjøring og enveiskjøring. Sykkelgården har som undervisningsarena og nærmiljøanlegg vært en ubetinget suksess. Her kan både store og små øve seg på å sykle trygt i trafikken, og i tillegg ha det gøy!

Fylkeskommunen er med i flere holdningsskapende prosjekter, som minnestund for trafikkdrepte, *18pluss* og trafiksikkerhetskonferansen.

### Organisatoriske tiltak

Aust-Agder fylkeskommune har tilsatt en person i egen stilling for å jobbe med trafiksikkerhet (f.o.m 1/10-2015).

Fra 14/4-2016 blir Aust-Agder trafiksikkerhetsforum operativt igjen. Dette er en møteplass for tverrfaglig erfaringsdeling og utvikling av «best practice» for det fylkeskommunale trafiksikkerhetsarbeidet, og fungerer videre som en samarbeidsarena for det lokale trafiksikkerhetsarbeidet.

Aust-Agder fylkeskommune jobber sammen med Trygg Trafikk om *Trafikksikre kommuner*. Per nå har tre kommuner signert intensjonsavtaler.

Aust-Agder fylkeskommune stiller krav om kommunal trafiksikkerhetsplan for å søke fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 18 km av fylkesvegnettet i Aust-Agder. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 11,24 km av fylkesvegnettet (4,7 km i 2014 og 6,54 km i 2015).

*Aust Agder fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	18,0	15,1	32,8 **	27,2	121 %
Tiltak for gående og syklende	26,4	26,7	52,6 **	179,4	29 %

\* Jf. tabell 11.9.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Vest-Agder

### Trafikanttiltak

*18pluss* og *Trafoen* er to trafikantrettede tiltak som har eksistert siden 2006. *18pluss* er et modulbasert undervisnings- og erfaringsopplegg som baserer seg på *learning by doing*, der *Trafoen* er en av modulene, som sammen med skadestedsbehandling og banekjøring, skal bidra til å øke deltakernes risikoforståelse. En rekke ulike trafikantgrupper deltar på disse kursene, både ungdom som skal ta sertifikatet og andre med forhøyet risiko for å havne i ulykker. Kriminalomsorgen bruker disse tiltakene aktivt overfor straffedømte som skal settes i stand til bedre å forstå hvordan deres handlinger kan få konsekvenser både for seg selv og deres medtrafikanter. I tillegg brukes opplegget av blant annet ambulansetjenesten, Statens vegvesen og andre offentlige etater og av private firmaer som har stor andel av yrkessjåfører blant sine ansatte.

### Organisatoriske tiltak (Nullvisjonsprosjektene)

Vest-Agder fylkeskommune har siden 2003 drevet et kontinuerlig holdningsskapende arbeid gjennom de unike Nullvisjonsprosjektene som fylkeskommunen finansierer. Det er ett Nullvisjonsprosjekt i hver av de tre regionene i fylket. I 2015 ble strukturen på dette arbeidet endret noe, for å tilpasse organiseringen slik at det skulle bli enklere for de ulike kommunene å delta aktivt i prosjektene. Dette medførte at samtlige kommuner bortsett fra Kristiansand fra 2015 gikk med i Nullvisjonsprosjektene. Samtidig vedtok fylkeskommunen å gjøre prosjektene permanente, slik at det sikres kontinuitet i forhold til dette viktige arbeidet.

Nullvisjonsprosjektene skal sette trafikksikkerhet på dagsorden i lokalmiljøet, og Nullvisjonsmedarbeiderne gjør en stor innsats, bl.a. opp mot skoler og ungdomsgrupper, der forebyggende arbeid og bevisstgjøring av risiko står sentralt. Nullvisjonen er også til stede på større arrangementer rundt om i fylket, og det arrangeres kurs både i barnehager, på samtlige skoletrinn, og på andre arenaer i nærområdene hvor trafikksikkerhet kan være et tema. Hvert år er det egne kurs og aktiviteter rettet mot russerne og bevisstgjøring av holdninger gjennom russetiden.

Hovedfokus i Nullvisjonsprosjektene er rettet mot informasjons- og opplæringstiltak som skal supplere kommunenes eget arbeid. Det drives mye kursing av kommunalt ansatte, og Nullvisjonslederne er gode på å skaffe medieoppmerksomhet og å promotere arbeidet i sosiale media, slik at flest mulig får kjennskap til, og informasjon om, trafikksikkerhetsarbeidet. Nettsiden [www.nullvisjonen-agder.no](http://www.nullvisjonen-agder.no) er en svært populær informasjonskilde for trafikksikkerhetsarbeid.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 2,5 km av fylkesvegnettet i Vest-Agder. Fylkeskommunen har oppgitt at det allerede etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 3,85 km av fylkesvegnettet (1,5 km i 2014 og 2,35 km i 2015).



*Vest Agder fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	28,0	10,5	38,3 **	40,0	96 %
Tiltak for gående og syklende	15,0	30,6	45,1 **	70,0	64 %

\* Jf. tabell 11.10.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

Vest-Agder fylkeskommune har ikke definert budsjettet ut fra kategoriene «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende», og tallene blir derfor vanskelig å ettergå. Tabellen over er imidlertid et forsøk på å sammenholde det faktiske innsatsnivået med det som var forutsatt i tabell 11.10.1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

## Rogaland

### Trafikanttiltak

Det er i perioden arrangert en rekke kurs og en konferanse om sikring av barn i bil for ulike målgrupper (kontrollpersonell, helsesøstre, barnehageansatte og drosjesjåfører). Det er planlagt ny konferanse høsten 2016.

*Trafikk valgfag* er innført i 27 ungdomskoler i Rogaland. FTU har støttet videreutdanning og nettverkssamlinger for lærere.

De fleste videregående skolene har arrangert trafikksikkerhetsdag for elevene, *Ung på hjul*. FTU holder på med kartlegging av trafikkforhold på og rundt alle videregående skoler i fylket. Fylkeskommunen vil på bakgrunn av kartleggingen vurdere hvilke fysiske tiltak, systematisk opplæring og HMS arbeid som skal utføres for å forebygge trafikkulykker blant elevene.

FTU støtter førerutviklingskurs for MC-førere i samarbeid med *Senior MC Rogaland*.

Rundt 4 200 elever og 100 lærere får opplæring ved Sandnes sykkel og aktivitetsgård årlig. En prosess er startet for å styrke sykkelopplæringen i skolene i Nordfylket også.

Den nasjonale refleksdagen blir markert i samarbeid med en rekke aktører, med utdeling av refleks og opplæring.

### Organisatoriske tiltak

Sokndal er som første kommune i Rogaland godkjent som *Trafikksikker kommune*. Ytterligere ti kommuner arbeider mot å bli godkjent, hvorav syv har skrevet under på intensjonsavtale med Trygg Trafikk. Trafikksikkerhet legges inn i årsplaner for skole og barnehage og i kommunenes trafikk-sikkerhetsplaner og folkehelsearbeid.

Trafikksikkerhet er lagt inn som innsatsområde i *Handlingsplan for Folkehelse i Rogaland*. Et samarbeid mellom FTU, Trygg Trafikk, frivillige og kommunene v/folkehelsekoordinator



systematiseres gjennom *Partnerskap for folkehelse*. Informasjon, materiell og kurstilbud spres gjennom dette partnerskapet. Fokus er rettet mot risikoutsatte målgrupper.

FTU og Trygg Trafikk har i perioden avholdt to konferanser, en om § 34 i Vegtrafikkloven (retten til førerkort), og en om arbeidsgivers ansvar for trafiksikkerhet og rusforebygging.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 56 km av fylkesvegnettet i Rogaland. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 10,25 km av fylkesvegnettet (4,95 km i 2014 og 5,30 km i 2015).

*Rogaland fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafiksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafiksikkerhetstiltak	65,8	77,1	141,5 **	297,0	48 %
Tiltak for gående og syklende	80,3	163,8	241,2 **	480,0	50 %

\* Jf. tabell 11.11.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Hordaland

### Trafikantretta tiltak

Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland (FTU) har tre tilskotsordninger, og den eine av disse er knytt direkte til lokale trafikksikringsarrangement. Rundt 15-20 ulike arrangement får tilskot kvart år.

Trygg Trafikk i Hordaland gjennomfører på vegne av FTU ulike tiltak for kompetanseheving for pedagogisk ansvarlege og øvrig personale i barnehagar og skular. Både barnehagekurs og nettverkssamling for lærarar fann stad våren 2015. Trygg Trafikk i Hordaland hadde også kurs for helsesøstre våren 2016. Dette er ei prioritert satsing særleg opp mot dei *trafikksikre kommunane*.

Mykje av sykkelopplæringa skjer lokalt, men i samband med kommande sykkel VM er dette i Bergen kommune organisert i regi av *Bergen 2017*, i samarbeid med FTU og Trygg Trafikk. Vidare arrangerer Trygg Trafikk i Hordaland den årlege refleksdagen. Dette følgjer opp satsingsområdet knytt til mjuke trafikantar i byområder.

Av kampanjearbeid har FTU hatt fokus på bilkøyring og mobilbruk, og har brukt kino og ulike medieflater for å formidle budskapet. Filmen er også å finne på youtube:

[https://www.youtube.com/watch?v=B6lthj5JA\\_o](https://www.youtube.com/watch?v=B6lthj5JA_o)

## Organisatoriske tiltak

Dei tre kommunane Austrheim, Vaksdal og Lindås vart våren 2016 godkjent som *Trafikksikre kommunar*, etter å ha vore del av FTU sitt pilotprosjekt det siste året. I dette arbeidet har det også vore samlingar med rektorar og styrarar i barnehagar, der ein har satsa på støtte og rettleiing i korleis dei skal få trafikksikring integrert i årsplanane sine. Tre nye kommunar inngår intensjonsavtale med Trygg Trafikk og FTU våren 2016. Dette arbeidet følgjer særleg opp satsingsområdet knytt til trafikksikringsarbeid i kommunane.

FTU har årleg ein trafikksikringskonferanse for kommunane i Hordaland der ulike tema vert løfta. I tillegg arrangerte FTU ein eigen fagdag om gangfelt for kommunane, konsulentar, Trygg Trafikk, Politiet og Statens vegvesen i 2015.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal legges til rette for gåande og syklende på om lag 10,0 km av fylkesvegnettet i Hordaland. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er lagt til rette for gåande og syklende langs 15,9 km av fylkesvegnettet (6,2 km i 2014 og 9,7 km i 2015).

*Hordaland fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikringstiltak» og «Tiltak for gåande og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omrekna til mill 2014-kr)	Prioriteringar for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvvegs i planperioden
Trafikksikringstiltak	65,5	44,3	109,0 **	292,0	37 %
Tiltak for gåande og syklende	108,7	48,0	155,9 **	479,0	33 %

\* Jf. tabell 11.12.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Sogn og Fjordane

### Trafikanttiltak

Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver årleg 5,0 mill. kr til ordninga *Trafikktryggingstiltak i kommunane*. Dette er til tilskot til fysiske tiltak på kommunale og fylkeskommunale vegar, og unntaksvis også på riksveg. Kommunane vert gjort kjent med ordninga gjennom brev til kvar enkelt kommune. FTU organiserer og fordeler midlane.

Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver årleg også 700 000 kr til ordninga *Fylkeskommunale trafikktryggingssmidlar*. Dette er til tilskot til skular, lag, organisasjonar, aksjonsgrupper m. fl., og brukast til haldningsskapande arbeid, opplæring og/eller informasjon. Tilskotsordninga vert gjort kjend gjennom annonsering i lokalavisene. FTU organiserer og fordeler midlane.

## Organisatoriske tiltak

Sogn og Fjordane fylkeskommune sin trafikktryggingsplan har fire satsingsområder:

- Unge
- Foreldre
- Arbeidsgjevarar
- Førarrett for risikogrupper

Til kvart av satsingsområda definerer planen ein strategi med deltiltak. Til kvart av deltiltaka er det peika ut *Ansvarleg/samarbeidspartnar (Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet osv)*. Ansvarleg/samarbeidspartnar rapporterer årleg til FTU om utført arbeid og status for kvart av delmåla. FTU utarbeidar rapport som inngår i årsmeldinga til fylkeskommunen.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 vil bli bygd 1,3 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegnettet. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er lagt til rette for gåande og syklande langs 5,8 km av fylkesvegnettet (4,0 km i 2014 og 1,8 km i 2015).

*Sogn og Fjordane fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikringstiltak» og «Tiltak for gåande og syklande»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omrekna til mill 2014-kr)	Prioriteringar for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvvegs i planperioden
Trafikksikringstiltak	12,0	4,9	16,8 **	32,0	53 %
Tiltak for gåande og syklande	32,7	23,1	55,4 **	49,0	113 %***

\* Jf. tabell 11.13.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

\*\*\* Auken skuldast utviding av prosjektet fv 545 Kinnvegen

## Møre og Romsdal

### Trafikantiltak

Trygg Trafikk gjennomfører på vegne av Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) ulike trafikantretta tiltak. Det gjelder bl.a. kurs om sikring av barn i bil for barnehageansatte i alle kommuner i fylket. Det arbeides også med trafiksikkerhet i fotballmiljøet, som tar for seg sikker transport til og fra fotballkamper og trening. Dette prosjektet gjennomføres i samarbeid med fotballklubbene Ålesund, Hødd, Kristiansund og Molde. For ungdomstrinnet skal det gjennomføres et prosjekt med fokus på bruk av sykkelhjelm og refleks. Idédugnader i samarbeid med russestyrene førte til produksjon av en såkalt *edrunøkkel*, som deles ut på trafikkstasjonene når det gjennomføres russebilkontroller. Det kan og nevnes et spesielt musikkteater retta mot de yngste på barneskoletrinnet i seks ulike kommuner i fylket hvert år. Et spesielt utvikla *Belteheltprosjekt* (utviklet av fylkeskommunen) gjennomføres på barneskolen (1. – 4. klasse spesielt).

Rett på målgruppen (RPM) for Møre og Romsdal er et samarbeidsprosjekt etter en mal fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, som retter seg mot spesielt risikoutsatte unge menn. Målgruppen er i alderen 18–24 år. Den andre piloten ble avsluttet i februar i år. Hensikten er å etablere et program med praktisk tilnærming, som skal påvirke atferden til de som trenger det mest. Pilotprosjektet RPM ble evaluert av SINTEF i 2012 og viste lovende resultater med tanke på atferdsmodifikasjon gjennom selvregulering.

### Organisatoriske tiltak

Det såkalte *Vegtrafikkloven § 34-prosjekt* som fokuserer på førerretten, er et eksempel på godt tverrfaglig organisatorisk tiltak. Det blir også i år gjennomført temadager og informasjonskampanjer der dette blir satt fokus på. Fagsamling for trafikklærere og førerprøvesensorer gjennomføres også hvert år.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal bygges gang- og sykkelveg langs 12 km av fylkesvegnettet i Møre og Romsdal. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 9,05 km av fylkesvegnettet (2,75 km i 2014 og 6,3 km i 2015).

*Møre og Romsdal fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2013-kr)*	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2013-kr)**	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	8,9	13,7	21,8 *	66,4	33 %
Tiltak for gående og syklende	67,7	91,1	153,5 *	203,6	75 %

\* Merk at forbruk i 2014 og 2015 her er omregnet til 2013-kr for å få tall som er sammenliknbare med tall oppgitt i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Omregningsfaktor fra 2013-kr til 2014-kr er 1,024 og fra 2014-kr til 2015-kr 1,018.

\*\* Jf. tabell 11.14.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*.

## Sør-Trøndelag

### Trafikanttiltak

Prosjektet RPM (Rett på målgruppa) er et praktisk innrettet program med seks måneders varighet. Prosjektet gikk i 2015 fra å være et prøveprosjekt til å bli en fast driftsmodell, og gjennomføres hvert år i planperioden med to kull (15 deltakere per kull). Nettsiden for RPM ble lansert i november 2015 ([www.team-rpm.no](http://www.team-rpm.no)), i tillegg til å være på Facebook. Prosjektet evalueres av SINTEF.

Samtlige femteklassinger i fylket får tilbud om trafikkopplæring på Eberg trafikkgård i Trondheim. Det tilrettelagte undervisningsopplegget involverer både skole, lærere, elever og foresatte. Det er dokumentert at undervisningsopplegget har effekt, ikke minst på skolens arbeid med trafikk og

trafikksikkerhet. Utfordringen er å finne plass til alle skolene som ønsker å komme, da klima begrenser hvor tidlig på våren man kan starte og hvor langt utover høsten tilbudet kan gis.

FTU inngikk et samarbeid med Trøndelag Fotballkrets høsten 2014, med tre års varighet. Formålet med samarbeidet er å påvirke både spillere, trenere, ledere, foresatte og klubber til gode holdninger og atferd i forbindelse med treninger og kamper. FTU bidrar med støttemidler og med kunnskap om trafikksikkerhet, spesielt knyttet opp mot fotballkretsens arbeid med *kvalitetsklubb* og innenfor spillerutvikling (*Team BDO*).

FTU deler ut oransje skolesekker til alle fylkets førsteklassinger. Sekken er svært godt synlig og bidrar til at bilførere blir oppmerksomme på at førsteklassinger er i trafikken.

### Organisatoriske tiltak

Målet er at minst ti kommuner i Sør-Trøndelag skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 2018. FTU har støttet kommunenes arbeid med stimuleringsmidler, og endelig godkjenning er nært forestående for tre kommuner, og ytterligere to kommuner forventes å være godkjent innen sommeren 2016. Prosesser pågår med flere kommuner.

### Vegtiltak

Fylkeskommunen har oppgitt at 0,88 km av fylkesvegnettet ble tilrettelagt for gående og syklende i 2014 og at 9,5 km ble tilrettelagt i 2015.

## Nord-Trøndelag

### Trafikanttiltak/organisatoriske tiltak

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Nord-Trøndelag har laget en *Handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeidet for perioden 2014 - 2017*. Rullering av planen starter opp i 2016. Planen er vedtatt av fylkestinget i Nord-Trøndelag. Det blir hvert år laget en årsplan som detaljert beskriver tiltakene det skal jobbes med. Prosjektene blir evaluert årlig gjennom en årsmelding for året som er gått. Årsmeldingen blir lagt fram for fylkestinget. Det er tre prosjekter som det jobbes med; *Si ifra*, *Nullvisjonsstrekningen E6 Mule – Vist* og *Trafikksikker kommune*.

*Si i fra* er en kampanje der målet er å påvirke ungdom til mer trafikksikker atferd. For 2015 og 2016 er det satt av ekstra ressurser til et prosjekt for risikoutsatt ungdom. Opplegget bygger på *Kjør for livet*. I 2015 ble det rekruttert syv deltakere gjennom nærkontakt med aktuelle miljø (typisk gatebil/rånermiljø) samt skoleverket. Rekrutteringen skjedde i dialog med politiet. I 2016 satses det på å rekruttere flere enn syv deltakere.

På *Nullvisjonsstrekningen E6 Mule - Vist* vil ulike instanser bidra med ekstra ressurser i form av økt kontroll og overvåkning, fysiske tiltak for å redusere møte- og utforkjøringsulykker, og holdnings- skapende arbeid i bedrifter, skoler og i kommunene. Det er bygget midtdeler på strekningen E6 Mære - Vist. Det settes av årlige midler og ressurser til kontroller av politiet og Statens vegvesen på strekningen.

FTU vil være med å påvirke til at trafikksikkerhetsarbeidet får en høyere status i kommunene og motiverer til at kommunene i Nord-Trøndelag får status som *Trafikksikker kommune*. To kommuner har skrevet under på en intensjonsavtale, og mange har meldt sin interesse.

FTU har syv møter i året hvorav tre holdes i en kommune. Nord-Trøndelag har også fått til en finansiering av en sykkelgård som skal bygges på Egge i Steinkjer kommune. Oppstart i mai med ferdigstilling i september 2016.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Trøndelag har fortsatt særlig fokus på barn og unge, eldre og minoriteter. Et viltprosjekt er blitt modell for andre fyker i arbeidet med viltpåkjørslar. Kampanjen *Venner av livet kjører rusfritt* går fortsatt, og det er en årlig minnemarkering i februar over de som har mistet livet i trafikken i Nord-Trøndelag det siste året.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal bygges gang- og sykkelveg langs 15 km av fylkesvegnettet i Nord Trøndelag. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 11,2 km av fylkesvegnettet (5,4 km i 2014 og 5,8 km i 2015).

*Nord-Trøndelag fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	11,4	12,7	23,9 **	24,0	100 %
Tiltak for gående og syklende	49,3 ***	41,2 ***	89,8 **	56,0	160 %

\* Jf. tabell 11.16.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

\*\*\* En mindre andel av dette beløpet er kommunal finansiering. Kommunal finansiering inngår ikke i beløpet som er oppgitt i tabell 11.16.1 i tiltaksplanen.

## Nordland

### Trafikanttiltak

I tilknytning til den økte tilstrømningen av immigranter høsten 2015 ble det inngått et samarbeid mellom Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU), Trygg Trafikk og Nordland Røde Kors om refleksutdeling og refleksinformasjon til immigranter. Refleksene ble produsert med arabisk tekst, med håp om økt bruk. Røde Kors sørget for distribusjon og opplæring i hele fylket.

NFTU/Trygg Trafikk gjennomførte i 2014 *Bussvettaksjon* i mange skoler i fylket. Trafikksikkerhetsaspektet ved skolebarnkjøring var framtreddende. Opptreden på busstopp og i bussen for elevene ble poengtert. Aksjonen er også gjennomført tidligere, og som før ble den veldig godt mottatt i skoleverket.

NFTU/Trygg Trafikk har i flere år fremmet *Valgfag Trafikk* for fylkets skoler. I den sammenheng er det arrangert nettverksmøter for lærere som har *Valgfag Trafikk*. 30-40 lærere har deltatt på disse samlingene. Etter hvert som temaet har blitt kjent har disse nettverksmøtene blitt mer attraktive.

## Organisatoriske tiltak

NFTU har oppfordret fylkets kommuner til å bli *Trafikksikre kommuner*. I 2014 og 2015 ble det igangsatt arbeid og etablert kontakt med 5-6 kommuner. Sortland og Evenes er allerede godkjent som *Trafikksikre kommuner*, og i 2016 vil flere kommuner følge etter. Dette er et «nybrottsarbeid» som får tett oppfølging fra Trygg Trafikk.

NFTU gjennomførte vinteren 2015 et seminar med fokus på trafikksikkerhetsutfordringer – spesielt med tanke på utenlandske vogntog. Mange av vogntogene er ikke egnet for kjøring på norske vinterveier, mens andre igjen ikke er «skodd» godt nok for de samme vinterveiene. Seminaret fikk stort fokus, og i etterkant ble det gitt skjerpede krav til målgruppen for kjøring i Norge.

## Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal bygges gang- og sykkelveg langs 11,5 km av fylkesvegnettet i Nordland. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 6,3 km av fylkesvegnettet (3,3 km i 2014 og 3,0 km i 2015).

*Nordland fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015 (omregnet til mill 2014-kr)	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)*	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	35	27	61,5 **	85,5	72 %
Tiltak for gående og syklende	14	8	22	90,0	24 %

\* Jf. tabell 11.17.1 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*

\*\* Merk at forbruk i 2015 er omregnet fra 2015-kr til 2014-kr. Omregningsfaktoren fra 2014-kr til 2015-kr er 1,018.

## Troms

### Trafikanttiltak

Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg (TFTU) gir årlige tilskudd til faste trafikksikkerhetsprosjekter. Dette gjelder:

- Skolesekker i fluoriserende farge til alle fylkets førsteklassinger.
- Sykkelopplæring – tilbud om opplæringshefter og sykkelhjelm til alle fjerdeklassinger.
- Trygt hjem for en 50-lapp – Gjelder ungdom i alderen 15 – 24 år natt til lørdag og natt til søndag i skoleåret samt natt til 1. mai og natt til 17. mai.
- Utdeling av refleks (blant annet fra refleksvestkasse for gående og syklende ved tunnelinngangene på Senja).
- Støtte til kommunene for ekstra krattrydding langs vegene – Harstad kommune har med støtte fra TFTU laget en brosjyre om siktrydding i boligområder. Denne oppfordres kommunene til å distribuere til husstandene.



I tillegg gir TFTU støtte til fysiske trafikksikkerhetstiltak, samt at det gis en fast driftsstøtte til Trygg Trafikk.

### Organisatoriske tiltak

TFTU har vedtatt å gi oppstartstøtte på 10 000 kr til kommuner som igangsetter et arbeid for å bli *Trafikksikker kommune*. Det er nå tre kommuner i Troms som er inne i en prosess med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.

### Vegtiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden skal tilrettelegges for gående og syklende langs om lag 14 km av fylkesvegnettet i Troms. Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 3,7 km av fylkesvegnettet (2,7 km i 2014 og 1,0 km i 2015).

*Troms fylkeskommune sin prioritering av investeringsmidler til programområdene «Trafikksikkerhetstiltak» og «Tiltak for gående og syklende»*

	Forbruk 2014 mill 2014-kr	Forbruk 2015 mill 2015-kr	Sum 2014 og 2015	Prioriteringer for 2014-2017 i tiltaksplanen (mill 2014-kr)	Andel halvveis i planperioden
Trafikksikkerhetstiltak	0	0	0	*	*
Tiltak for gående og syklende	49	47	96	*	*

\* I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* ble det ikke oppgitt beløp for Troms fylkeskommune sine prioriteringer.

## Finmark

### Trafikanttiltak

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark er et samarbeid fordelt mellom Finnmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet, med hvert sitt ansvar og arbeidsområder. I Finnmark har fylkeskommunen en overordnet rolle, mens Trygg Trafikk og Statens vegvesen har det praktiske arbeidet.

Trygg Trafikk gjør det pedagogiske arbeidet, mens Statens vegvesen utfører fysiske tiltak. Det blir hvert år gjennomført flere forskjellige pedagogiske tiltak i fylket, med mål å øke bevisstheten for myke trafikanter og om hvordan vi sikrer barn i bil riktig. Barnehagene er sentrale i dette arbeidet. Gjennom konseptet *Trafikksikker barnehage* får barnehagene tilbud om kurs for ansatte. I tillegg er Trygg Trafikk tilstede på foreldremøter for å snakke om barnas forutsetninger i trafikken.

Etter at det ble åpnet for at skoleeier ikke lenger kan nekte barn mellom første og fjerde trinn å sykle til skolen har behovet for sykkelopplæring i grunnskolen økt. Skolene er sentrale i denne opplæringen. Kampanjer for bruk av refleks og sykkelhjelmer blir gjennomført i hele fylket.

Taxinæringen i fylket har hatt fokus på riktig sikring av barn i bil (Taxi) gjennom et prosjekt i regi av fylkeskommunen og Trygg Trafikk. Dette innebærer ti kurs i 2015.



**Organisatoriske tiltak**

I Finnmark har ni kommuner så langt underskrevet intensjonsavtale om å jobbe for å bli en *Trafikksikker kommune* innen 2017. Det er tre kommuner som er kommet langt i dette prosjektet og den første kommunen vil bli godkjent i juni 2016. Det antas at ytterlige to vil bli godkjent i løpet av 2016.

Det foreligger avtaler mellom Statens vegvesen og Murmansk Avtodor med den hensikt å utveksle informasjon og erfaringer innen bygging og vedlikehold av veier. I denne sammenhengen har det vært utviklet brosjyrer som viser forskjellene i trafikkultur mellom landene.

**Vegtiltak**

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det lagt til grunn at det i planperioden 2014-2017 skal tilrettelegges for gående og syklende på 1,2 km av fylkesvegnettet i Finnmark. Fylkes- Fylkeskommunen har oppgitt at det etter to år er tilrettelagt for gående og syklende langs 0,95 km av fylkesvegnettet (0,8 km i 2014 og 0,15 km i 2015).

## Storbykommunenes trafikksikkerhetsarbeid

### Oslo

Bymiljøetaten (BYM) fokuserer på myke trafikanter. Viktige tiltak er kryssløsninger for syklister og fotgjengere, god belysning ved gangfelt, trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere innenfor Ring 2, nedsettelse av eksisterende fartsgrense, fysiske fartsregulerende tiltak, oppgradering av gangfelt og kontroll/oppfølging av ulovlig parkering ved gangfelt og kryss. Det legges opp til en høyere standard for helårsdrift og vedlikehold av sykkelveinettet.

BYM jobber med systematisk gjennomgang av trafikksikkerhet rundt skoler. Det er utarbeidet et kartleggingsverktøy (app *Trafikkagenten*) hvor elevene kan melde inn hvilke deler av veien som er problemfrie, og om det er strekninger eller steder som er utfordrende, og der det er behov for trafikksikkerhetstiltak. Formålet er at flere foreldre og barn skal oppleve trygghet, og at andelen gående og syklende dermed øker. BYM bidrar med administrasjon, opplæring og oppfølging til skolepatruljen. Dette inkluderer også trafikkopplæring av trafikktilsynslærere i Oslo-skolen.

BYM startet i 2013 opp arbeidet med å gjennomgå bydelene i Oslo for å utarbeide en plan for etablering av fysiske fartsreduserende tiltak og eventuell endring av fartsgrenser i hver enkelt bydel. Fartsgrensene på det kommunale vegnettet gjennomgås og justeres i samsvar med Statens vegvesens fartsgrensekriterier. Der hvor fartsnivået er for høyt i forhold til fartsgrensen gjennomføres fartsdempende tiltak. BYM har i perioden 2014 – april 2016 utført dette i åtte bydeler.

I 2015 har BYM utarbeidet *Handlingsplan for trafikksikkerhet 2015-2018*, som beskriver de mest ulykkesbelastede kryssene i Oslo. I forbindelse med investeringsprosjekter (gateopprusting, bygging av sykkelfelt og kollektivtiltak osv.) gjøres trafikksikkerhetsvurderinger av utvalgte kryss.

BYM har gjennomført trafikksikkerhetsinspeksjon/sykkelveiinspeksjon på utvalgte strekninger, for å finne fram til tiltak som kan gi bedre forhold for myke trafikanter. BYM har bygget 2,7 km sykkelvei i 2014 og 0,8 km i 2015.

### Bærum

Bærum kommune har i perioden utført flere forprosjekter, der det blir sett på tiltak for å forbedre forholdene for gående og syklende. Det er gjennomført flere tiltak med forventet trafikksikkerhetsnytte:

- To nye fortaustrekninger
- Standardheving av to eksisterende turveier til gang- og sykkelvei med belysning som del av skolevei
- Avleveringsrundell ved en barneskole.

Det ble i 2014 ferdigstilt en tilstandsrapport for gangfelt på det kommunale veinettet. Nødvendige utbedringer som belysning, venteareal og annen sikring, ble igangsatt i 2014 og jobbes med kontinuerlig.

I 2014 ble det etablert rushtidsbom på en viktig skolevei. Det har blitt lagt om lag 30 nye fartshumper per år i perioden. Alle nye humper blir merket med sjakkemønster og det er startet opp et arbeid med å merke eldre humper. Flere bommer er blitt satt opp på viktige gang- og sykkelveier. I tillegg er veier sikret med rekkverk.

Av holdningsskapende tiltak har det bl.a. (1) blitt delt ut refleksvester til barnehagene og refleksbamser til helsestasjonene, (2) vært sykkel- og trafikksikkerhetsstand på Sandvika byfest, (3) blitt arrangert *refleksdag* i samarbeid med Trygg Trafikk hvert år, (4) blitt arrangert vintersykkeldag i Sandvika i 2015 og (5) vært utdeling av lys til syklistene flere ganger i løpet av perioden. Det ble i april 2016 avholdt et medvirkningsmøte rettet mot syklistene. Det er i tillegg satt opp en sykkelteiler i perioden, tre sykkelverksteder er etablert og det har blitt kjøpt inn flere el-sykler som kan benyttes av alle ansatte i kommunen.

*Bærum kommune sin prioritering av ressurser til trafikksikkerhetstiltak (mill. kr)*

	Bevilgning i 2014	Forutsatt beløp i 2014 fra tiltaksplanen for TS*	Bevilgning i 2015	Forutsatt beløp i 2015 fra tiltaksplanen for TS*
Trafikksikkerhetstiltak (inkl tiltak for gående og syklende)	7,0 **	7,0 **	8,0 **	8,0 **

\* Jf. tabell 11.2.2 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

\*\* Av bevilgningen blir om lag 0,1 mill. kr hvert år brukt til ikke-fysiske tiltak, resten til fysiske tiltak. Dette er i samsvar med forutsetningen som var lagt til grunn i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

## Kristiansand

I 2014 og 2015 er det i Kristiansand bl.a. gjennomført:

- 5 nye intensivbelyste gangfelt i kommunale buss- og samleveier
- 40 km/t fartsgrense på 3 strekninger på kommunale buss- og samleveier
- 10 nye fartsdempere/bussputer i kommunale buss- og samleveier
- 18 nye fartsdempere i boligveier
- 200 m miljøgate med sykkelvei, fortau og fartsdempere

Av andre tiltak nevnes ombygging av kryss, forkjøringsregulering av bussveier og rydding av friskt. Det er i tillegg bygd 0,26 km gang- og sykkelvei.

## Stavanger

Stavanger bystyre vedtok 16/3-2015 ny *Trafikksikkerhetsplan for Stavanger* for perioden 2015-2018.

<http://www.stavanger.kommune.no/Documents/KBU%20-%20Kultur%20og%20byutvikling/Transportplanavdeling/Trafikksikkerhetsplan/Trafikksikkerhetsplan%202015-2018.pdf>

Den handlingsrettede delen av trafikksikkerhetsplanen er todelt. Den første delen gjelder tiltak rettet mot ulykkespunkt og -strekninger. De fleste tiltakene her gjelder overordnet vegnett. En del av disse prosjektene vil bli realisert som del av kollektivprosjekter og prosjekt på E39. Bypakke Nord-Jæren skal etter planen behandles i Stortinget i løpet av september 2016, og det er her foreslått at det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetsplanen er grunnlag for prioritering av prosjekter som skal finansieres gjennom Bypakke Nord-Jæren.

Den andre delen av trafikksikkerhetsplanen gjelder tiltak rettet mot unge og myke trafikanter. Dette er tiltak som Stavanger kommune selv har ansvaret for.

I 2014 bevilget Stavanger kommune 10,3 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak. I tillegg kommer 0,6 mill. kr til intensivbelysning og 0,4 mill. kr til FTU. I 2015 ble det bevilget 10,3 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak, 0,6 mill. kr til intensivbelysning og 0,6 mill. kr til FTU.

Fra 2016 er det budsjettet med en økning til 1,0 mill. kr per år til intensivbelysning.

## Bergen

*Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017* ble vedtatt i Bergen bystyre 19/2-2014. Planen gir et bredt og samlet grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetstiltak i Bergen. Høsten 2014 ble det for første gang lagt fram en egen handlingsplan for trafikksikkerhet på kommunale veger med tilhørende årlige plan- og byggeprogram for konkrete investeringstiltak for årene 2014-2017. Ved behandling av handlingsplanen besluttet bystyret å øke ressursinnsatsen til trafikksikkerhetstiltak fra 40,8 mill. kr til 68,45 mill. kr (samlet beløp for planperioden 2014-2017).

I 2014 og 2015 er det i Bergen gjennomført en rekke prosjekter som kommunen har ansvaret for, bl.a.:

- Etablering av nye fortaustrekninger og gang- og sykkelvegstreknings med belysning som del av skoleveg.
- Kryssutbedringer.
- Oppgradering av vegbelysning ved utskifting av gult lys til hvitt LED lys.
- Fartsdempende tiltak på det kommunale vegnettet.
- Etablering av to nye sykkelparkeringshus i Bergen sentrum, hver med plass til 48 sykler i to etasjer.

I 2015 ble det laget en utredning for sykling mot kjøreretningen i enveiskjørte gater.

### *Bergen kommune sin prioritering av ressurser til trafikksikkerhetstiltak (mill. kr)*

	Forbruk i 2014	Forutsatt beløp i 2014 fra tiltaksplanen for TS*	Forbruk i 2015	Forutsatt beløp i 2015 fra tiltaksplanen for TS*
Trafikksikkerhetstiltak (investeringer)	3,7	9,0	16,3	9,0
Tiltak rettet mot gående og syklende (investeringer)	0,4	1,0	6,1	1,0
Trafikantrettede trafikksikkerhetstiltak (Aksjon skolestart)	0,2	0,2	0,2	0,2

\* Jf. tabell 11.12.3 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

## Trondheim

Bystyret i Trondheim vedtok 28/2-2013 *Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016*. I denne inngår en handlingsplan for gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak. Viktige fokusområder i planen er tiltak rettet mot avdekkede ulykkespunkter og -streknings, samt forebyggende tiltak langs barns skoleveger.

Større tiltak, som for eksempel fortausprosjekter, finansieres av Miljøpakken. Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune, og er delvis bompengefinansiert.

Trondheim kommune har en egen pott til mindre trafikksikkerhetstiltak, og forbruket er vist i tabellen nedenfor. Disse midlene er brukt til blant annet fartsdempingstiltak ved skoler og i boliggate, skilting og oppmerking og fysiske hinder mot bilkjøring på gang- og sykkelveger.

*Trondheim kommune sin prioritering av ressurser til trafikksikkerhetstiltak (mill. kr)*

	Forbruk i 2014	Forutsatt beløp i 2014 fra tiltaksplanen for TS*	Forbruk i 2015	Forutsatt beløp i 2015 fra tiltaksplanen for TS*
Trafikksikkerhetstiltak (investeringer)	1,9	1,5	2,1	1,5
FTU-midler "Aksjon skoleveg"	0,5	1,2	0,6	1,2

\* Jf. tabell 11.15.2 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

## Tromsø

*Transportnett Tromsø* er et samarbeidsprosjekt mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen, som har pågått siden 2013. Prosjektet bygger videre på KVU (konseptvalgsutredningen) *Vegvalg Tromsø* fra 2010. Prosjektet består av åtte delprosjekter, hvorav en er utarbeidelse av ny trafikksikkerhetsplan for Tromsø kommune. Delprosjektene skal sammenstilles og det skal utarbeides en handlingsplan som skal danne grunnlaget for en søknad om en bymiljøavtale for Tromsø.

*Trafikksikkerhetsplan for Tromsø kommune 2016-2030* består av en analysedel og en tiltaks- og strategidel. Trafikksikkerhetsplanen er et overordnet styringsverktøy for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Hovedutfordringer i planperioden vil være:

- Fysiske tiltak i kryss, tiltak for å forhindre møte- og utforkjøringsulykker på statlig veg, samt fotgjenger- og sykkelulykker på kommunal veg.
- Fysiske tiltak for å redusere antall skadde innenfor spesifikke grupper.
- Informasjonstiltak for færre skadde innenfor målgrupper som menn, eldre og yngre.
- Bedre skaderegisteringsrutiner.

Det vil bli utarbeidet egne tiltaksplaner med prioriterte områder for fysiske tiltak. Kostnadsrammen for framtidige trafikksikkerhetstiltak er estimert til 5 mill. kr per år.

## Del III – Statusgjennomgang for interesse- organisasjonenes trafikksikkerhetsarbeid

(Jf. kapittel 12 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*)

I kapittel 12 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* er det gitt omtaler av trafikksikkerhetsarbeidet til 19 ulike interesseorganisasjoner. Omtalene i tiltaksplanen er satt opp slik at hvert avsnitt viser til et tiltak (eller et innsatsområde) som organisasjonen vil fokusere på i planperioden. I denne oppfølgingsrapporten har vi valgt å følge strukturen i tiltaksplanen. Under hver omtale er det derfor gitt en nummerering som følger avsnittene i tiltaksplanen (1. viser til første avsnitt i omtalen i tiltaksplanen, 2. viser til andre avsnitt i omtalen i tiltaksplanen osv.). Overskriften (**fet skrift**) er et kort ekstrakt av innholdet i det aktuelle avsnittet i tiltaksplanen, og den påfølgende omtalen (vanlig skrift) viser hva organisasjonen har gjennomført av arbeid fram til våren 2016.

Enkelte av organisasjonene har meldt fra om at de har gjennomført trafikksikkerhetstiltak utover det som er nevnt i tiltaksplanen. Omtale knyttet til disse tiltakene er samlet til slutt i omtalene fra den enkelte interesseorganisasjon.

## Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL)

### 1. Rolle som pådriver for at myndighetene etablerer obligatorisk etterutdanning av trafikklærere:

Høsten 2015 ble det opprettet arbeidsgrupper som bestod av representanter fra bransjeorganisasjonene ATL og Trafikkforum, Høgskolen i Nord Trøndelag og Statens vegvesen, for å bidra i revisjonsarbeidet med læreplanene og krav til trafikklærerkompetanse. ATL satte pris på å bli involvert i dette arbeidet. Forslag til endringer ble lagt ut på høring våren 2016.

**2. Etablering av et belønnings- og motivasjonsopplegg som har til hensikt å øke omfanget av mengdetrening:** ATL og Gjensidige har hatt dialog om ulike forslag til registrering av privat øvingskjøring med ledsager, som skal gi en økonomisk gevinst i tillegg til mer erfaring. Resultatet ble å beholde eksisterende praksis, men i tillegg har Gjensidige utarbeidet en app som er mer tidsriktig og mer presis.

**3. Kurskonseptet 65+:** ATL hadde to års prøveperiode, men Statens vegvesen tok kurskonseptet tilbake fra 1/1-2015 og drifter dette per i dag.

**4. Kurs i defensiv kjøring:** ATL har i flere år drevet med kurs som et ledd i HMS arbeidet, med fokus på miljøvennlig og økonomisk bilkjøring. I løpet av det siste året har ATL arrangert kurs med fokus på flere områder innen HMS-arbeidet, og det er stor interesse og deltakelse. Flere kurs planlegges.

**5. Bruk av simulator i forbindelse med mørkekjøring:** Prosjektet har stagnert og veien videre er uvis. Dette skyldes i stor grad økonomien i forbindelse med investeringene og drift av simulatorene. Teknologien eskalerer og trafikkoppleringen er i endring, noe som også kan påvirke opplæring i simulator.

**6. Innføring av alkoholås i skolebiler som en frivillig ordning:** Prosjektet er godt i gang, og flere trafikkskoler har montert alkoholås.

## Finans Norge

**1. Bidrag til gjennomføring av prosjekter og kampanjer:** Finans Norge har vært aktive i gjennomføring og oppfølging av alle de syv prosjektene som er angitt i kulepunktsopplistingen i tiltaksplanen (*Ungdomsskolepiloten, Trafikksikker kommune, sikring av barn i bil opp til 10 år, sykkel og hjelmbruk*

for ungdomsskolen, skolestartavis for ungdomsskolen, trafikk sikkerhet rettet mot videregående skoler og lærlinger og bruk av refleks for alle gående og syklende). Utførte resultatmålinger gir positive resultater.

**2. Opplysningsvirksomhet for å få økt oppmerksomhet på konsekvensene av ulovlig trimming og ombygging av biler, ATV, snøscootere moped og motorsykler:** Finans Norge er i en kartleggingsfase for hvordan informasjonsarbeidet overfor aktuelle målgrupper for temaene ATV, snøscooter, trimming av biler m.v. skal gjennomføres.

**3. Økt fokus på farene ved kjøring med ATV og snøscooter:** Det er avholdt møter med Statens vegvesen. Informasjonstiltak er under utarbeidelse.

**4. Økt fokus på bruk av vegtrafikklovens §34, for å redusere antall risikobelastede førere i trafikken:** Finans Norge var bidragsyter til Trygg Trafikk sin landskonferanse i 2015 hvor § 34 var et hovedtema. I 2014 ble det avholdt møte med Fylkeslegen i Oslo og Akershus som også medførte et innslag på NRK med § 34 som tema.

**5. Øvrig trafikk sikkerhetsarbeid som ikke inngår i omtalen av Finans Norge i tiltaksplanen:** Finans Norge er aktivt med i arbeidet med standardisering av alkoholås, i regi av standardiseringsorganet Norsk Elektroteknisk Komité (NEK).

## Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

**1. Unge bilførere og bilinteresserte:** KNA har hatt fokus på unge bilførere og bilinteresserte gjennom lokale tilbud og aktiviteter. KNA har utarbeidet nytt Bil- og trafikkpolitisk program.

**2. Bilsport og bilsportkompetanse:** KNA har kontinuerlig hatt fokus på bilsport og bilsportkompetanse i relasjon til trafikk sikkerhet. Flere lokale arrangementer er gjennomført, mens *Fart er fag* har manglet ressurser. KNA har bistått med ny strategiplan for Norges Bilsportforbund der visjonen nå er "*bilsport for alle*".

**3. Alternativ testarena for bilinteresserte:** Ungdom er invitert til bilsportanlegg og andre arenaer. *Ung2020* er et vellykket prosjekt i Telemark. KNA samarbeider både med *Kjør for livet* og med Vegmuseet på Hunderfossen. KNA har bistått under utviklingen av KNA Sokndal raceway, Fjord Motor park og Hell Motor park.

**4. Samarbeid med offentlige fagmiljøer:** KNA har deltatt på samarbeidsmøter med det offentlige etter invitasjon. KNA samarbeider tett med Trygg Trafikk.

**5. Høringsinstans for å ivareta bileiere og bilinteressertes interesser:** KNA har besvart relevante høringer og deltatt på tre muntlige høringer på Stortinget etter invitasjon.

## MA – rusfri trafikk og livsstil

**1. Informasjon om faren ved å kjøre i ruspåvirket tilstand (alkohol, medikamenter og narkotika):** MA har i perioden fortsatt sitt opplysningsarbeid om trafikk sikkerhet, og spesielt om farene ved å kjøre i ruspåvirket tilstand. Dette har skjedd på aksjonsdager i lokalavdelingene, i bladet *Motorføreren*, på MA sin web-side og på sosiale medier.



**2. Økt utbredelse av alkoholås:** Med Stortingsvedtaket 2/6-2015 om alkoholås i all persontransport som utføres mot vederlag, har MA lyktes i å nå fram i sitt viktige delmål om krav om alkoholås i skolebusser og persontransport.

**3. Øvrige temaer (i tillegg til rus):** I februar 2016 arrangerte MA en trafikksikkerhetskonferanse der det ble lagt særlig vekt på god informasjon rundt ungdomsulykker og årsakssammenhenger.

**4. Death Trip:** MA-Ungdom fortsetter med sitt årlige *Death Trip* prosjekt. Antall videregående skoler som deltar er økende. I 2016 deltar 40 skoler. Konkurransen får god mediedekning.

## Nei til Frontkollisjoner (NtF)

**1. Samarbeid med myndighetene:** NtF har hatt løpende møter med både Samferdselsdepartementet og stortingspartiene for å påse at veimyndighetene følger opp målsettingen i Nasjonal transportplan om reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken. NtF har i denne sammenheng også brukt media aktivt.

**2. Arbeid rettet mot medlemmer og øvrige trafikanter:** NtF har i perioden jobbet aktivt mot medlemmer og følgere ved bruk av sosiale medier, nyhetsbrev og egne nettsider, der blant annet gode holdninger om trafikksikkerhet har blitt formidlet. NtF sine fylkeskontakter har blitt brukt aktivt overfor organisasjonens medlemmer og andre trafikanter. Hensikten er å øke kunnskapen og forståelsen om trafikksikkerhet, både på lokalt og nasjonalt plan.

**3. Pådriver for bygging av møtefrie veier:** NtF har vært en aktiv pådriver for at våre høytrafikkerte og trafikkfarlige veier utvikles i trafikksikker, møtefri og miljøvennlig retning. NtF har hatt løpende møter med Samferdselsdepartementet og de politiske partiene på Stortinget, og har via sosiale medier og media generelt meldt inn viktigheten av møtefrie og trygge trafikkmiljø.

**4. Fokus på eldre trafikanter:** NtF har i perioden forsøkt å rette større fokus på det økende antall eldre som er aktive sjåførere og gående. NtF har via sosiale medier og norsk presse meldt inn det økende behovet for at utformingen av veimiljøet tilpasses denne trafikantgruppens behov.

**5. Trafikksikkerhetskonferanse og sommerarrangement:** NtF ønsket å avholde en årlig trafikksikkerhetskonferanse hvor formålet var å rette fokus på trafikksikre og møtefrie veier, samt et årlig landsomfattende sommerarrangement. På grunn av ressursituasjonen har det dessverre ikke blitt muligheter til å følge opp dette punktet.

**6. Innmelding av trafikkfarlige veier:** NtF har utviklet egne nettsider, slik at publikum kan melde inn trafikkfarlige veier på et eget trafikkfelleskjema på [www.frontkollisjoner.no](http://www.frontkollisjoner.no). Disse sidene har blitt fulgt opp av en egen ansvarlig person, og innmeldte trafikkfeller er meldt videre til ansvarlige veimyndigheter.

## NHO Transport

- 1. Spredning av kunnskap om trafikkulykker og trafikksikkerhetsarbeid blant medlemmene:** I nyhetsbrev og på nettside gis en omtale av ulykker der busser har vært involvert, spesielt basert på SHT-rapporter.
- 2. Møter med SHT:** NHO Transport avholder jevnlige møter med SHT.
- 3. Bussbeltekampanjer:** NHO Transport har i perioden samarbeidet med Statens vegvesen i to kampanjer rettet mot klasse 3-busser. Dette gjelder ekspressbusser, flybusser og turbusser. Flere medlemsbedrifter deltar, og har avtale med Statens vegvesen om spredning av informasjonsmaterieill på bussene under kampanjene.
- 4. Utvikling av et interaktivt yrkesteorikurs for yrkessjåførfaget:** Eksamensforberedende yrkesteorikurs for sjåfører ble lansert i januar 2014, og er i aktiv bruk. Ansatte som ønsker å ta fagbrev har fått kurset dekket av arbeidsgiver. Trafikksikkerhet er også et viktig tema i sjåførenes obligatoriske etterutdanning, som må gjennomføres hvert femte år.
- 5. Trafikksikkerhetskultur i godsbransjen:** NHO Transport har gitt TØI i oppdrag å analysere funn omkring sikkerhetsrutiner i tre utvalgte godsbedrifter. Funnene fra undersøkelsen ble samlet i en rapport som ble lagt fram på en konferanse i mars 2014. På grunnlag av rapporten og innspill fra bedriftene blir det utarbeidet en *veileder for sikker transport*, som skal fungere som inspirasjon for å utvikle gode sikkerhetsrutiner i egen bedrift.

## Norges Automobil-Forbund (NAF)

- 1. Fokus på en tryggere bilpark:** NAF driver jevnlig lobbyvirksomhet og har levert konkrete forslag til endret avgiftspolitikkk for en raskere utskiftning av bilparken. Dette har bidratt til at avgiftene på nye biler er redusert.
  - 2. Fokus på tryggere veier og på begrepet «tilgivende vei»:** NAF har med glede registrert at begrepet «tilgivende vei» brukes av stadig flere. NAF har i 2014 og 2015 gjennomført en kartlegging av flere særlig risikoutsatte veistrekninger. Ambisjonen er at totalt 30 veistrekninger skal være gjennomgått innen utgangen av 2017.
  - 3. Fokus på tryggere ferske førere:** NAF tilbyr mulighet for medlemmene å kunne benytte kurset *16-lappen* til å øve, slik at ledsager og øvingselev kan bli trygge på hverandres roller. Dette er et lavterskeltilbud, der NAF Øvingsbaner blir brukt til øvingskjøring. Deltakerne får en kort innledning i klasserom, samt fire arbeidsskjema som brukes under kjøringen.
- NAF samarbeider med Gjensidige om å videreutvikle deres app for øvingskjøring. Per nå får brukere som logger mer enn 2 000 km mulighet for å bruke familiens bil uten merkostnad på forsikringen. De vil også tilbys 20 prosent forsikringsrabatt på egen bil. Videreutviklingen har som mål å gjøre appen til en veileder under mengdetreningen.
- 4. Samarbeid med andre organisasjoner:** *NAF MC Trafikksikkerhetskurs* (se omtale av NMCU) er utviklet og kvalitetssikret av *NAF Trafikktrening* og gjennomføres av kursede veiledere fra klubbene i *NAF MC*. Kurset *Barn i Buss og i Trafikk* gjennomføres i samarbeid med FTU i Telemark (se punkt 5). Det er også inngått en samarbeidsavtale med Gjensidige, som gir deltagere på *NAF Senior Trafikkurs* økonomisk støtte om de velger å ta kjøretimer med trafikklærer eller deltar på glattkjøringskurs i etterkant av teorikurset. Støtten er på 300 kroner per person, og gjelder forsikringskunder i NAF

Forsikring og Gjensidige. NAF er også i dialog med andre organisasjoner med mål om å iverksette konkrete tiltak for sikrere trafikanter.

**5. Aksjonen *Trygg skolevei og sykkelkonkurranse for elever i 5. – 7. klasse:*** NAF sine lokalavdelinger gjennomfører aktiviteter for å trygge skoleveiene. Dette er alt fra å vurdere veistrekningene til å etablere følgegrupper og kurse barna. Følgegruppene organiserer voksne i å følge en gruppe på flere barn til og fra skolen. Dette fremmer det sosiale mellom elevene og gir trygghet og opplæring i god atferd på skoleveien.

Kurset *Barn i Buss og i Trafikk* tilbys av flere lokalavdelinger og til alle barn i Telemark fylke. Dette er et praktisk kurs for førsteklassinger med fokus på god atferd til og fra holdeplassen, på holdeplassen og i bussen. Det er planlagt aktiviteter høsten 2016 med mål om å øke antall kurs på landsbasis vesentlig. Kurset er utviklet og kvalitetssikret av *NAF Trafikktrening*.

*NAFFENS Trafikkboks* tilbys gratis til storbarnsavdelingene i barnehagene. Boksen inneholder aktiviteter, historier og spill som gir grunnleggende kunnskaper og ferdigheter om trygg atferd i og ved trafikkerte områder. Det er delt ut om lag 3 000 slike bokser hittil. Produktet er utviklet i samarbeid med fagpersonell i barnehager og *NAF Trafikktrening*.

NAF avholdte i 2014 den europeiske sykkelfinalen for barn (5. – 7. klasse). Konkurransen ble avholdt på Lillestrøm, med deltagelse fra 23 nasjoner. I år er det påmeldt 38 000 barn i sykkelopplæringsprogrammet *Sykelkonkurransen*, en økning på om lag 13 000 fra 2015. Det jobbes med en revidering av dette programmet, og ny versjon vil bli lansert i 2017.

## Norges Cykelforbund (NCF)

**1. Forskrift om sykkelritt på offentlig veg:** NCF bidrar aktivt i arbeidet med å utvikle en ny forskrift for sykkelritt på veg, slik at sykkelsporten kan utvikles videre på en sikkerhetsmessig og rettferdig måte. Offentlige veger er sykkelsportens arena, og vegmyndighetene må ha et bevisst forhold også til dette i planleggingen av veger.

**2. Øvrig trafikksikkerhetsarbeid som ikke inngår i omtalen av Norges Cykelforbund i tiltaksplanen:** NCF driver løpende holdningsskapende arbeid rettet mot i første omgang alle aktive syklister i Norge tilsluttet klubb. Dette gjøres gjennom trenerkurs og klubb utviklingstiltak lokalt og regionalt, og er rettet mot om lag 15 000 syklister som er medlem i 500 klubber. NCF har utarbeidet et sett med kjøreregler for alle syklister om hvilke rettigheter og plikter de har i trafikken. Dette er NCFs 10 sykkelvettregler: <http://sykling.no/article/sykelvettregler>. I tillegg retter aktivitetene seg til alle deltagere med en-startslisens (om lag 55 000) som deltar i de om lag 500 tur- og trimrittene som arrangeres over hele landet.

NCF har utarbeidet et digitalt opplæringsprogram rettet mot trenere og lærere, *Sykeløkta*, som er et verktøy i planlegging og gjennomføring av sykkelopplæring på skolen og i klubbene. NCF har samarbeid med bl.a. Trygg Trafikk om aktiviteter rettet mot skolen for trafikkopplæring.

NCF sto bak og støtter representantforslaget til nye trafikkregler, med bl.a. lovfestet 1,5 meter avstand ved forbikjøring av syklister. Forslaget ble ikke vedtatt, men NCF vil fortsette å arbeide for at dette og andre trafikkregulerende tiltak blir gjennomført for å øke sikkerheten til syklister.

## Norges Fotballforbund (NFF)

- 1. Felles reisepolicy for hele fotballfamilien i samarbeid med Statens vegvesen:** Reisepolicyen er innført og brukes av mange klubber. Policyen er basert på tidligere utgaver utarbeidet av kretsene i Nord-Norge. Det kan være naturlig å ha et møte med Statens vegvesen for å se på en ny og oppdatert policy.
- 2. NFF sitt kvalitetsklubbkonsept:** Trafikksikkerhet er implementert i NFF sitt kvalitetsklubbkonsept og det gjøres et meget godt arbeid ute i klubbene.

## Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

- 1. – 3. På riktig side, Dugnad for færre skader og Kvalitet og miljø på vei:** NLF sitt prosjekt *På riktig side* har blitt omgjort til et program. Tiltaket *Dugnad for færre skader* og HMS systemet *Kvalitet og miljø på vei* er implementert i programmet. Dette er gjort for at fokus på trafikkatferd og trafikksikkerhet i NLF sine medlemsbedrifter skal bli enda bedre, samt at bedrifter som ønsker å jobbe for en ISO godkjenning på standard 39001 skal få et godt hjelpemiddel.
- 4. Trafikksikkerhetskultur:** Gjennom tiltakene beskrevet over vil NLF sine medlemsbedrifter som bruker programmet øke trafikksikkerhetskulturen blant sine ansatte.
- 5. Alkolås som alternativ til tap av førerrett for førere av lastebil:** Med utgangspunkt i høringsuttalelse datert 30/5-2013 svarer NLF at forslaget ikke bare må gjelde førere med førerkort i klassene B/BE, men også førere med førerkort i klassene C1/C1E/C/CE, i første omgang som en prøveordning. Lastebilsjåfører blir sterkt rammet av tap av førerrett, fordi det også rammer yrkesutøvelsen, og det vil kunne føre til oppsigelse av arbeidsforholdet.
- 6. Omdømmeprogrammet *Mer proff – mindre stress*:** Dette er videreført og vil bli implementert inn i programmet *På riktig side*.
- 7. Felleskampanje sammen med de andre «tungbilorganisasjonene» for å øke bruken av bilbelte blant førere av tunge kjøretøy:** Dette videreføres. NLF venter på utspill.
- 8. og 9. Filmene *Velg livet - det er kjedelig og være død* og *Venner på vegen*:** Bruken av disse filmene er videreført og vil bli implementert i programmet *På riktig side*.

## Norges Taxiforbund

- 1. Opplegg for kompetanseheving for taxisjåfører:** Mai 2013 ble det utarbeidet et kurs for drosjesjåfører hvor ett av temaene var kjøretest og kjøreadferd. Vegdirektoratet oversendte dette til Samferdselsdepartementet oktober 2013. Det ventes fortsatt på endelig vedtak.
- 2. Spredning av kunnskap om trafikksikkerhet blant medlemmene:** Norges Taxiforbund har vært med i en arbeidsgruppe sammen med Statens vegvesen, med formål å øke interessen for trafikksikkerhetsstandarden ISO 39001. Norges Taxiforbund tilbyr nå, gjennom Taxiskolen, drosjesentraler hjelp til å innføre denne standarden i sin drift.

**3. Gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene:** Norges Taxiforbund har på sine HMS-kurs påpekt viktigheten av trafiksikkerhet i det daglige HMS-arbeidet i en drosjebedrift. Dette inkluderer bruk av bilbelte.

**4. Informere de største kjøperne av drosjetjenester om økende ulykkesrisiko ved økt press på tids- og kostnadsbesparelser:** Ved konferanser med innkjøperne i helseforetakene har Norges Taxiforbund påpekt faren for trafikkulykker når sjåførene presses til lange og omfattende samkjøringsoppdrag.

## Norsk Motorcykel Union (NMCU)

**1. Lavterskel førerutviklingskurs:** Der er nå et landsdekkende tilbud på plass. Kursene har fått navnet *NAF MC Trafiksikkerhetskurs* og blir gjennomført med sentralt utdannede veiledere/instruktører. Det vil i 2016 bli arrangert omlag 100 slike kurs, med plass til mer enn 2 000 deltakere. Allerede neste år vil tilbudet bli utvidet ytterligere.

**2. Oppgjør med ekstrematferd:** Gjennom artikler og foredrag har NMCU gjort det klinkende klart at ekstrematferd på MC både er ekstremt farlig og dessuten ødeleggende for motorsyklistenes omdømme. NMCU forsøker å få motorsykkelførere som bevisst oppsøker risiko til heller å ta ut sin ekstreme livsglede på lukkede baner, og har i den forbindelse tatt skritt for å få lempet på de strenge reglene for hastighet som gjelder for registrerte motorsykler brukt på bane. Det har vist seg at dette krever et tillegg i Vegtrafikkloven, noe som gjør at en slik endring vil ta tid.

**3. SE OSS!! kampanjer:** NMCU tillitsvalgte gjennomfører hvert år ved sesongstart kampanjer som setter fokus på samspillet mellom bilførere og motorsyklister. På landsbasis blir det arrangert om lag 100 lokale kampanjer, ofte i samarbeid med Statens vegvesen og politiet.

**4. Veifelleskjemaet:** Bruken av NMCU sitt veifelleskjema fungerer bra, særlig fordi det har blitt innarbeidet praksis at man samtidig også ringer 175. Antall innmeldte veifeller har gått ned de siste årene. NMCU har derfor satt utviklingen av en egen app for SMART telefoner på vent.

## Norsk Transportarbeiderforbund (NTF)

**1. Påvirke myndighetene til å gjennomføre fysiske tiltak og endringer i lover og forskrifter som kan bidra til å redusere antall trafikkulykker der yrkessjåfører er involvert:** NTF avgir hørings svar på relevante saker fra Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. Dette har bl.a. blitt gjort med hensyn til vegstandard på den nye øst – vest forbindelsen, og når det gjelder etablering av døgnhvileplasser. NTF arbeider aktivt for å få innført alkolås i busser, og ønsker også å få alkolås inn i lastebiler gjennom et EU-krav.

**2. Deltakelse i en felleskampanje med de andre «tungbilorganisasjonene» og Statens vegvesen, der formålet er å øke bruken av bilbelte blant førere av tunge kjøretøyer:** NTF har kjørt en kampanje rettet mot bussjåfører for å få dem til å bruke sikkerhetsbelte når de kjører. Dette har vært gjort i samarbeid med blant andre YTF og NHO Transport. Kampanjen fikk en del medieoppslag i oppstarten. NTF har kjørt kampanjen videre i sine interne kanaler, i samarbeid med arbeidsgiverne og deres nettverk. Det er blant annet laget flyers som brukes som oppslag på forskjellige steder der sjåførene er. Kampanjen pågår fortsatt.

**3. Fellesprosjekt med de andre «tungbilorganisasjonene» og Statens vegvesen med formål å bedre trafikksikkerhetskulturen i transportbedriftene:** Et slikt fellesprosjekt er foreløpig ikke formalisert, men det er gjennomført arbeid gjennom *Trygg Trailer*.

## Pensjonistforbundet

**1. Informasjon til medlemmene om ulykkesutviklingen og om hvordan de kan redusere egen risiko:** Ulykkesutviklingen og tiltak for å redusere egen risiko har vært omtalt i medlemsbladet *Pensjonisten*. I tillegg er det rutine på at månedsstatistikk for antall drepte i vegtrafikken forelegges sentralstyret.

**2. Motivere egne medlemmer til å delta på kurset 65+:** Informasjon om 65+ skjer gjennom fylkesforeningene. I tillegg promoterer ansatte i Pensjonistforbundets sentraladministrasjon for deltakelse på 65+ når de er på møter i lokalforeningene.

**3. Tiltak rettet mot eldre fotgjengere:** Pensjonistforbundet har i samarbeid med Statens vegvesen gitt signaler om at fylkesforeningene i Telemark, Nord-Trøndelag, Oslo, Hedmark og Møre og Romsdal vil igangsette prosjekter som retter seg inn mot eldre fotgjengere. Planen er at man igangsetter prøveprosjekter i to fylker. I forbindelse med dette prosjektet har Statens vegvesen vært til stede på Pensjonistforbundets landsstyremøte og gitt en orientering om prosjektet.

## Personskadeforbundet LTN

**1. Landsomfattende trafikksikkerhetsaksjon:** Personskadeforbundet LTN har årlig gjennomført en landsomfattende trafikksikkerhetsaksjon under navnet *Refleksaksjonen*. I samarbeid med lokal- og fylkeslagene har forbundet årlig delt ut 50 000 gratis reflekser. I forbindelse med arrangementene har det også vært fokus på holdningsskapende arbeid, føreransvar og viktigheten av sikkerhetsutstyr, som f. eks bilbelte og sykkelhjelme.

**2. Arrangementer:** Personskadeforbundet LTN har deltatt i *Lys til ettertanke*-markeringer rundt om i landet. Forbundets lokal- og fylkeslag har også arrangert *Trafikkskaddes dag* en rekke steder. I forbindelse med disse arrangementene har det vært fokus på at trafikksikkerhet er et felles ansvar og på holdningsskapende arbeid.

**3 og 4. Tiltak rettet mot rusen:** For femte året på rad har Personskadeforbundet LTN Harstad, i samarbeid med nødetatene, arrangert *Trafikksikker Russ*.

Personskadeforbundet LTN har i samarbeid med If Skadeforsikring gjennomført prosjektet *Ticket-to-Ride*, som er et ulykkes- og skadeforebyggende prosjekt rettet mot Russ, med mål om at russefeiringen skal være trygg og full av gode minner. Prosjektet gir økonomisk støtte i forbindelse med innleie av erfaren sjåfør i russetiden.

**5. Trafikkskadde møter unge trafikanter:** Frivillige hardt skadde medlemmer har holdt flerfoldige foredrag på videregående skoler for å synliggjøre konsekvenser av trafikkulykker og av uaktsomhet i trafikken.

**6. Kurs og foredrag:** Personskadeforbundet LTN har årlig gjennomført et stort antall kurs og foredrag innenfor områder som trafikksikkerhet, trygderett, personskadeerstatningsrett, helserett, ulykkes- og



skadeforebygging og mestring. Kursene forener holdningsskapende aspekter med konsekvens- og rettighetsorientering, med formål om økt mestring og livskvalitet.

### **7. Øvrig trafikksikkerhetsarbeid som ikke inngår i omtalen av Personskadeforbundet LTN i**

**tiltaksplanen:** Personskadeforbundet LTN og KNA Telemark har etablert prosjektet *Ung 2020*, som er et ungdomssamarbeid for en bedre og sikrere bilist. Personskadeforbundet LTN har også bistått med råd, veiledning og kvalitetssikring til doktorgradprosjekt og vitenskapelig artikkel om hverdagen til unge som lever med funksjonshemninger etter en alvorlig trafikkulykke. Personskadeforbundet LTN er tilknyttet Statens vegvesens prosjekt *Eldre-Ola* rettet mot eldre trafikanter.

## **Skadeforebyggende forum (Skafor)**

**1. Oppfølging av skadestatistikk og forskning, og formidling av kunnskap:** Aktuelle skadetall og forskning presenteres i nyhetsbrev, på konferanser og møter, og tas opp på det årlige seminaret for innhenting og bruk av skadedata.

**2. Arbeide for riktig sikring av barn i bil:** Informasjon om sikring av barn i bil er et av de temaer som tas opp i Skafor sitt nye prosjekt *Risikorydding* og på nettstedet [www.Risikorydding.no](http://www.Risikorydding.no). Temaet ble også tatt opp på den internasjonale konferansen *Child Injury Prevention - a European Challenge* i regi av EuroSafe i Milano i oktober 2015.

**3. «Best practice-diskusjoner» i regi av nettverket Trygge lokalsamfunn, der gode erfaringer fra enkelte kommuner blir presentert:** Skafor arrangerer nettverksmøte for *Trygge lokalsamfunn*-kommuner, to ganger per år. Planarbeid, herunder gode trafikksikkerhetsløsninger, er et gjentakende tema. Konseptet *Trafikksikre kommuner* er presentert i nettverket.

**4. Trafikksikkerhet for eldre:** Eldre i trafikken er et av de temaer som blir pekt på i prosjektet *Risikorydding*, og tatt opp på nettstedet [www.Risikorydding.no](http://www.Risikorydding.no). Skafor deltar også i arbeidsgruppen Statens vegvesen har invitert til; *Eldre-Ola*, og har i tillegg kontakt med prosjektgruppen for "Tiltak 33" som utarbeider et kursopplegg rettet mot eldre for å spre informasjon om ulykker som rammer eldre fotgjengere spesielt.

## **Stiftelsen Norsk Luftambulans (SNLA)**

**1. Kurs i Tverretatlig Akuttmedisinsk Samarbeid (TAS):** Kurskonseptet *TAS4 – Skadestedsledelse* ble lansert som planlagt i 2014. Kurset er rettet mot innsatsledere fra alle nødetaer, og tar for seg de første minuttene av en hendelse. Samtidig som de ordinære TAS-kursene holdes, jobbes det med *eTAS*, slik at framtidige kurs kan basere seg på elektroniske læreplattformer.

**2. Kurs i førstehjelp:** *AKUTT-ABC*, som er SNLAs medlemskurs i livreddende tiltak, ble lansert og gjort tilgjengelig for alle medlemmer senhøsten 2014. 2 649 personer har gjennomført den digitale delen av *AKUTT-ABC*. SNLA gjennomfører fortsatt førstehjelpskurs for støttebedrifter, sponsorer og privatpersoner/medlemmer som har gjennomført *AKUTT-ABC* digitalt.

**3. Akutt-team for perioden før medisinsk personell kommer til skadestedet:** Prosjektet *Mens Du Venter På Ambulansen* er per mai 2016 etablert i om lag 130 kommuner. I 2015 ble det gjennomført 48 grunnkurs og 157 retninger av personell. Målet om å etablere lokale akutt-team i ytterligere 35

kommuner ble nådd, og det er nå venteliste for å bli deltakende kommune i dette prosjektet. Flere liv er reddet som følge av akutthjelpenes tidlige innsats. I Meld. St. 11 (2015-2016) Nasjonal helse- og sykehusplan 2016-2019 er prosjektet *Mens Du Venter på Ambulansen* trukket fram som en god løsning der det er lange avstander til nærmeste ambulanse/lege. I *NOU 2015:17 Først og fremst* er Akutthjelperne som er kurset gjennom prosjektet nevnt som en viktig spydspiss der det trengs.

**4. Akuttmedisinsk forskning:** Forskning er fortsatt et viktig satsningsområde for SNLA. Fem stipendiater har disputert til sin doktorgrad i 2014 og 2015.

**5. Barnehageprosjektet *Helikopterbarna.no*:** I løpet av 2014 og 2015 ble 2 455 barnehager med i prosjektet. De har mottatt informasjonsmateriale som planlagt. Prosjektet er under evaluering.

## Syklistenes Landsforening (SLF)

**1. Samarbeid med og påvirkning av politikere og vegmyndigheter for å sikre gode trafikkforhold for syklister:** SLF utarbeidet og overleverte i 2015 et forslag til ny paragraf i vegtrafikkloven om særlige plikter overfor syklende, hvor bl.a. minsteavstand ved forbikjøring av syklende reguleres (min. 1,5 m), og hvor vikepliktsreglene forenkles av trafikksikkerhetsmessige årsaker. Forslaget ble oversendt til Vegdirektoratet for vurdering, men fikk ikke støtte. SLF har arbeidet videre med forslagene, og nå er flere av de samme forslagene fremmet gjennom et representantforslag. SLF har forberedt deler av saksgrunnlaget i forslaget. (Se også omtale av Norges Cykleforbund.)

SLF mottar jevnlig henvendelser fra trafikanter om såkalte «sykkelfeller» på gang-/sykkelveg eller sykkelveg, hvor det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner. SLF videreformidler slike rapporter til vegholder, for videre vurdering og utbedring. SLF følger opp at vinterdriften på sykkelveg og sykkelfelt er tilfredsstillende og i henhold til driftskontrakter. Manglende vinterdrift øker faren for ulykker.

SLF arbeider kontinuerlig for sikrere og mer attraktiv sykkelinfrastruktur, hvor man i størst mulig grad adskiller de ulike trafikantgrupper fysisk. Ofte skjer dette arbeidet på lokalt/regionalt nivå gjennom SLF sine lokallag. I den grad lokallag og sentralledd har ressurser til det, påser SLF at vegnormaler og aktuelle håndbøker følges ved prosjektering og utbygging av sykkelvegløsninger. SLF har arbeidet for at det bevilges midler til utbygging av «sykkelekspressveger» inn mot større bysentra, og at det utarbeides en egen normal for den type sykkelveger.

**2. Arbeid for gode holdninger og samspill i trafikken, og mer sykkelvennlig trafikkultur:** SLF er ofte synlige i mediebildet gjennom sin posisjon som talerør for syklister. Viktigheten av et godt samspill i trafikken for økt trivsel og sikkerhet, er en tematikk SLF ofte bringer på banen. På samme måte tydeliggjør SLF også betydningen av at syklister overholder trafikkreglene.

**3. Veiledning og råd om trafikkregler, rettigheter og plikter, blant annet gjennom medlemsbladet og [www.syklister.no](http://www.syklister.no):** SLF avholder årlig seminar for egne lokallag, hvor trafikkfaglige spørsmål og holdningsskapende tiltak drøftes og planlegges.

**4. Informasjonsheftene *Syklister tar ansvar* og *Trafikkregler for syklister*:** SLF har i samarbeid med Statens vegvesen gitt ut informasjonsheftet *Syklister tar ansvar*. I tillegg er det utarbeidet et hefte med *Trafikkregler for syklister*. Disse brosjyrene deles ut gratis til medlemmer, syklister og andre trafikanter, kommuner og organisasjoner.

**5. Samarbeid med andre vegbrukerorganisasjoner og Statens vegvesen for et sterkere og mer forpliktende samarbeid om trafiksikkerhet:** SLF avholder i samarbeid med Statens vegvesen hvert



annet år *Den Nasjonale Sykkelkonferansen*. Konferansen samler 250-300 deltagere, som kan velge mellom 30-35 foredrag, hvorav mange omhandler trafiksikkerhet.

**6. Holdningsskapende arbeid i lokallagene:** SLFs lokallag gjennomfører hvert år et antall kampanjer og aksjoner. Hvert år arrangeres aksjonen *Synlig Syklist*, hvor SLF og lokallagene deler ut sykkellykter og sprer budskapet om at syklistene må se og bli sett i trafikken. I november og desember 2015 ble det delt ut flere tusen lykter i de mange aksjonene i SLFs lokallag.

**7. Øvrig trafiksikkerhetsarbeid som ikke inngår i omtalen av SLF i tiltaksplanen:** SLF samarbeider med Statens vegvesen, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Trygg Trafikk m.fl. i et prosjekt rettet mot foreldre og skoleledelse. Her blir det informert og gitt anbefalinger om oppfølging av forskrifts- endringen fra 2015, hvor beslutningsmyndighet vedrørende barns rett til å sykle til skolen ble overført til foreldrene.

Gjennom SLFs prosjekt *Sykkelveinlig skole*, utarbeides en nettbasert verktøykasse for at skoler skal kunne legge bedre til rette for at elevene velger sykkel som transportmiddel til skolen. Et sentralt verktøy her er skolevegkartlegging med vurdering av hvor trygg og sikker skolevegen er for sykling.

SLF avholder kurs for grupper med behov for styrking av sykkelferdigheter og kunnskap om trafikkregler, f.eks. kvinner med minoritetsbakgrunn.

## Yrkestrafikkforbundet (YTF)

**1. Holdningsskapende arbeid for bruk av bilbelte blant yrkessjåfører:** YTF driver kontinuerlig holdningsskapende arbeid for bruk av bilbelte blant yrkessjåfører. YTF deltar i en felleskampanje sammen med de andre «tungbilorganisasjonene» og Statens vegvesen, der formålet er å øke bruken av bilbelte blant førere av tunge kjøretøyer.

**2. Bruk av sikkerhetsbelte i buss:** YTF deltar sammen med Trygg Trafikk i en kampanje med fokus på bruk av sikkerhetsbelte i buss, særlig ved transport av barn og ved skoleskyss.

**3. Informasjonsarbeid vedrørende kjøre- og hviletidsreglene:** YTF avholder fortsatt egne kurs for medlemmene vedrørende reglene for kjøre- og hviletid og viktigheten av å overholde disse.

**4. Trafiksikkerhetskulturen i transportbedrifter:** YTF deltar aktivt i fellesprosjektet *Trygg Trailer* sammen med de andre «tungbilorganisasjonene» og Statens vegvesen, der formålet er å bedre trafiksikkerhetskulturen i transportbedriftene.

